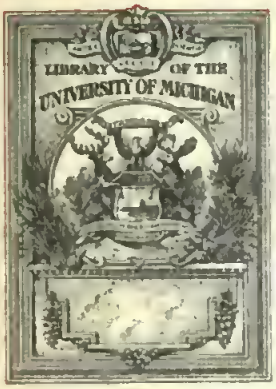
HJ
6925
.A6
K63

Verhandlungen
des für den Zoll-
verein.

1848

's Library University of Michigan



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

HJ
6925
.A6
K63

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Vertheidigung

des

für den Zollverein in Vorschlag gebrachten

Differentialzollgesetzes.

Digitized by Google

Vertheidigung

des

für den Zollverein in Vorschlag gebrachten

Differentialzollgesetzes.

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Abgedruckt aus dem Janus,

mit einem Nachtrage.

Berlin,

bei Wilhelm Hertz (Besserſche Buchhandlung.)

1848.

Seit der Bildung des Zollvereins hat die Frage über die Einführung von Maaßregeln, um die deutschen Seebelänge gegen die ungünstigen Gesetze des Auslandes zu schützen, so wie über eine Vereinigung der deutschen Bundesstaaten zur Ausübung einer gemeinsamen Handelspolitik die Aufmerksamkeit stets größerer Kreise auf sich gezogen. In neuerer Zeit fand die Besprechung dieser Frage Nahrung in der bekannten Denkschrift: „betreffend die Begünstigung des directen Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern;" in den bei dem preußischen Vereinigten Landtage auf Erlassung eines Differentialzollgesetzes abseiten des Zollvereins eingebrachten Petitionsanträgen; endlich in den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins.

Fassen wir das Gesetz in's Auge, welches die genannten Petitionsanträge zum Gegenstande hatten. Dasselbe bestimmt:

> eine Begünstigung in den Eingangsabgaben für diejenigen außereuropäischen Erzeugnisse, welche in Zollvereins- oder ihnen gleich gestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein gesandt werden.

Ward einem solchen Gesetze früher von den auf dem Gebiete der Volkswirthschaftslehre entgegengesetztesten Partheien Anerkennung zu Theil; ward der Einführung eines Differentialzollsystems in der Herren-Curie des preußischen Vereinigten Landtages vielseitig Beifall zugerufen: so vernahm man, seitdem Letzteres der Fall war, eine Zeit lang fast nur Stimmen gegen das vorgeschla-

gene Gesetz. Erklärlich erscheint dieser Umschwung theils dadurch, daß früher, und ehe man auf die Prüfung der Maaßregel näher einging, der deutsch nationale Gesichtspunkt, welcher derselben zum Grunde liegt, hauptsächlich in's Auge gefaßt und das Urtheil durch diesen bestochen ward, während sich bei näherer Prüfung ergiebt, daß die Maaßregel in eine Menge der verschiedensten Verhältnisse eingreift und nicht ohne Opfer durchzuführen ist; theils dadurch, daß sie früher unabhängig von andern Fragen beurtheilt ward, während sie in neuerer Zeit oft in Gemeinschaft mit derjenigen der Schutzzölle auf Gegenstände des Kunstfleißes aufgefaßt wird. — Wie dem aber auch sei, thatsächlich ist, daß sich viele und laute Stimmen gegen das Gesetz haben hören lassen; ja, dieselben waren zu einer Zeit so laut, daß sie bei Einigen die Ansicht hervorriefen, der Gedanke an ein Differentialzollgesetz sei als beseitigt zu betrachten. — Viel Gewicht legte man dabei auf das der Maaßregel ungünstige Stimmenverhältniß in jener Abtheilung der drei Stände-Curie des genannten Tages, welcher die erwähnten Petitionsanträge zur Begutachtung überwiesen waren, ohne die Beweisführungen für und gegen das Gesetz zu kennen. Bei der Gesammtheit der drei Stände-Curie kamen die Anträge bekanntlich nicht zur Berathung. — Mag die endliche Entscheidung ausfallen, wie sie wolle, wenig wahrscheinlich halten wir es, daß der Gedanke an ein Differentialzollgesetz seine Beseitigung finden wird, ohne daß ein preußischer Vereinigter Landtag in seiner Gesammtheit über ihn abgestimmt hat. — Stoff zur Entscheidung von Seiten der Freunde des vorgeschlagenen Gesetzes zu liefern und zwar vermittelst Eingehens auf die dagegen erhobenen Einwürfe, ist der Zweck dieser Veröffentlichung.

Die einzelnen Bedenken, welche sich früher gegen ein solches Gesetz bei aller Zustimmung im Allgemeinen erhoben, waren wir bemüht, in einem längern Aufsatze unter der Ueberschrift: „Zollvereinsfragen Anfang 1846" in den Heften 16—19 des Janus von 1846*) zu widerlegen, und nehmen wir auf das dort Gesagte Bezug.

*) Besonders abgedruckt unter dem Titel: Zollvereinsfragen Anfang 1846 Berlin, Verlag von Wilhelm Besser. 1846.

Gegenwärtige Worte haben es mit dem Neuen in den seitdem bekannt gewordenen Einwürfen zu thun, wie solche sich in den nachstehend verzeichneten Veröffentlichungen niedergelegt finden, als:

1) Ernste Bedenken über die bei dem Vereinigten Landtage eingebrachte Differenzial-Zoll-Petition. Ausgesprochen durch Mitglieder der kaufmännischen Corporation in Stettin. Berlin 1847.
2) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differentialzölle, so wie die Verhandlungen der Herren-Curie über eine Revision des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverständigen. Gesammelt und dem hohen Vereinigten Landtage gewidmet von H. B. Abegg, Landtagsabgeordnetem und Aeltestem der Kaufmannschaft von Danzig.
3) Majoritäts-Gutachten der sechsten Abtheilung der drei Stände-Curie des preußischen ersten Vereinigten Landtages über die Beantragung eines Differentialzollgesetzes.
4) Erklärung von vierzehn Landtagsabgeordneten des preußischen ersten Vereinigten Landtages gegen Einführung eines Differentialzollsystems.
5) Ueber Differenzialzölle im Verhältniß des deutschen Zollvereins zu andern Ländern. Von H. L. B. Frankfurt a. M. 1847.
6) Nationale Handelspolitik: Differentialzölle? Schifffahrtsgesetz? Beitrag zur Beantwortung dieser Fragen von Dr. E. W. Asher. Berlin 1847.
7) Das Differentialzollsystem nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins. Hamburg 1847.
8) Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund. Bremen 1847.
9) Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik. Commissionsbericht an die Vaterstädtische Section der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe. Hamburg 1847.

Von diesen Veröffentlichungen greifen diejenigen Nr. 1. bis 4. das in Rede stehende Gesetz unmittelbar an. Nr. 5. bis 9. tref-

ſen daſſelbe mittelbar, und zwar erklären ſich Nr. 5 bis 7. mehr oder weniger entſchieden gegen den Grundſatz der Differentialzölle. Nr. 8 und 9. ſprechen ſich für denſelben aus, weichen aber in der Weiſe ſeiner Anwendung von dem Geſetze ab. Von Nr. 3 und 4, welche in Zeitungen veröffentlicht wurden, fügen wir am Schluſſe einen Abdruck bei. Die übrigen ſind im Buchhandel zu haben.

Fühlen wir uns aufgefordert, den Einwürfen gegen das Geſetz zu begegnen, ſo iſt es doch fern von uns, zu behaupten, daß alle dagegen erhobenen unbegründet ſind. Unſere Aufgabe iſt, das Maaßloſe und Unbegründete in den Einwürfen, ſo weit ſolche nicht bereits durch uns widerlegt ſind, nachzuweiſen und dadurch zu richtiger Kenntniß der Punkte beizutragen, welche bei der Entſcheidung in Betracht zu ziehen ſind. Schicken wir, ehe wir auf das Beſondere der Einwürfe eingehen, einige Worte in Bezug auf das Geſetz im Allgemeinen voraus, namentlich in Bezug auf die Zwecke, welche durch daſſelbe erreicht werden ſollen.

Die Gegner, mehr oder weniger, bekämpfen das Geſetz als ein dauernd gemeintes und als ein ſolches, deſſen Hauptzweck auf die unmittelbare Förderung einzelner Erwerbszweige gerichtet iſt. Mag es ſein, daß bei einigen Freunden des Geſetzes eine ſolche Auffaſſung ſtattfindet; bei andern, zu denen auch wir gehören, iſt dies nicht der Fall. Dieſe wollen die Maaßregel, — ohne zu verkennen, daß ſie auf einzelne Erwerbszweige, als: den directen Handel mit den außereuropäiſchen Ländern, ſo wie die in demſelben beſchäftigte Rhederei günſtig einzuwirken geeignet iſt, — hauptſächlich, ſowohl um den Küſtenſtaaten Norddeutſchlands einen Reiz zu geben, ſich dem Zollvereine anzuſchließen, und ſo, zunächſt mit Ausſchluß der öſterreichiſchen Staaten, ein in Fragen der Handelspolitik einheitliches Deutſchland herzuſtellen, als auch um den Zollverein in den Stand zu ſetzen, den betreffenden ungünſtigen Geſetzen des Auslandes entgegenzutreten und, ſo ausgerüſtet, auf die Herſtellung gegenſeitiger Handelsfreiheit mit allen ſeefahrenden Nationen hinzuwirken, d. h. einer Handelsfreiheit, welche die Bevorzu-

gung der nationalen Schifffahrt und des directen Handels vermittelst gesetzlicher Bestimmungen gegenseitig aufhebt; demnach eine Maaßregel, welche mit Erfüllung dieser Zwecke ihr Ende erreichen würde; sie wollen dieselbe als ein Mittel, den Bau zu vollenden, zu welchem die Bildung des Zollvereins den Grund gelegt hat, als ein Mittel zur Förderung deutscher Nationalität. In Uebereinstimmung damit legen sie auf die politische und nationale Bedeutung der Maaßregel das Hauptgewicht, gegen welche die Frage der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige von untergeordneter Wichtigkeit erscheint.

Gegen die Auffassung des Gesetzes als eine Maaßregel, welche mit Erfüllung der genannten Zwecke ihr Ende erreichen würde, wenden die Gegner mit Recht ein: dasselbe, wie es hingestellt sei, lasse eine solche nicht zu; und unstreitig bedarf das Gesetz in dieser Beziehung einer weitern Ausführung, desgleichen in Bezug auf die Frage, wie es, bis die bezeichneten Zwecke erreicht sein werden, mit den Staaten gehalten werden soll, welche die Seebelänge des Zollvereins nicht ungünstiger behandeln, als ihre nationalen, oder die später jene Belänge ihren nationalen gleichstellen. Das Gesetz bedarf einer Ausführung in Bezug auf die Frage, ob diesen Staaten, nach Maaßgabe des Zweckes des Gesetzes, welcher in der Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit besteht, sofort grundsatzmäßig Gegenseitigkeit eingeräumt werden soll und zwar nicht allein Gegenseitigkeit in Bezug auf ihre Flagge, sondern auch in Bezug auf die Einfuhren aus ihren Häfen; ob z. B. in dem Falle, daß Großbritannien seine Navigationsacte dem Zollvereine gegenüber aufhöbe und unter andern außereuropäische Erzeugnisse aus Zollvereinshäfen kommend, zum Verbrauche des Landes und zwar zu den nämlichen Zöllen zuließe, wozu es dieselben Erzeugnisse zuläßt, wenn sie aus dem Erzeugungslande eingeführt werden; ob in diesem Falle der Zollverein außereuropäische Erzeugnisse, aus britischen Häfen kommend, zu den nämlichen Zöllen zulassen soll, wozu er dieselben Waaren direct aus dem Erzeugungslande zuläßt. — Schwerlich möchten sich in letzterer Beziehung Grundsätze zur Befolgung in allen Fällen niederlegen lassen; vielmehr wird man sich in

jedem einzelnen Falle nach den Umständen richten müſſen. Während es z. B. geeignet ſein dürfte, einem Lande wie Großbritannien in dem genannten Falle unter gewiſſen Bedingungen Gegenſeitigkeit einzuräumen, würde es den Zwecken des Geſetzes nicht entſprechen, wenn man ſofort nach Erlaſſung deſſelben den Grundſatz der Gegenſeitigkeit allen übrigen Ländern und namentlich den Vorländern des Zollvereins gegenüber in Anwendung brächte. Angenommen nämlich z. B., Dänemark befriedigte alle die Anſprüche, zu denen der Zollverein demſelben gegenüber berechtigt iſt, ſo dürfte es dennoch nicht gerathen ſein, Dänemark, ſo lange das Geſetz für den Zollverein überhaupt Geltung hat, an allen Vortheilen deſſelben Theil nehmen zu laſſen und etwa zu beſtimmen, daß außereuropäiſche Erzeugniſſe von Dänemark eingeführt, dieſelbe Zollbegünſtigung genießen ſollen, als die direct vom Erzeugungslande eingeführten. Es hieße dies: ein Geſetz zu Gunſten Dänemarks machen; es hieße: Copenhagen zu einem Emporium des Oſtſeehandels auf Koſten der eigenen Häfen erheben. Dieſer Verhältniſſe halber — und bei allen übrigen Vorländern finden mehr oder weniger ähnliche ſtatt — dürfte es ſich nicht empfehlen, den Grundſatz der Gegenſeitigkeit ſofort in allen Fällen zur Ausführung zu bringen. Die Verletzung deſſelben und zwar eine Verletzung, welche mit der Erfüllung der Zwecke des Geſetzes ihr Ende erreichen würde, läßt ſich nicht vermeiden. Will man die Verletzung nicht, findet man dieſelbe durch den Zweck des Geſetzes nicht gerechtfertigt, ſo muß auf letzteres verzichtet werden. Das Geſetz tritt nämlich geradezu mit einer ſolchen Verletzung auf, indem es außereuropäiſche Erzeugniſſe, welche über die Vorländer eingehen, wozu auch die Hanſeſtädte gehören, nur dann im Zolle begünſtigt, falls ſie aus dem Erzeugungslande mit der Beſtimmung nach dem Zollvereine abgeſandt ſind, während doch die Hanſeſtädte einen entſprechenden Unterſchied eben ſo wenig, wie überhaupt irgend einen Unterſchied in den Zöllen in Bezug auf die Art der Einfuhr kennen. — Daß aber eine ſolche Verletzung des Grundſatzes der Gegenſeitigkeit durch die Zwecke des Geſetzes gerechtfertigt iſt, dürfte für den Fall, daß der Zollverein ſich der Rein-

heit ſeiner Beweggründe bewußt iſt, ſchwerlich in Abrede geſtellt werden. Geht die Erlaſſung des Geſetzes aus dem Wunſche hervor, durch daſſelbe auf die Herſtellung eines in Fragen der Handelspolitik einheitlichen Deutſchlands, auf die Herſtellung gegenſeitiger Handelsfreiheit mit allen ſeefahrenden Nationen hinzuwirken; erkennt der Zollverein das Geſetz als das geeignete Mittel, dieſe Zwecke zu erreichen: ſo möchte in dieſem Falle das Mittel durch den Zweck gerechtfertigt ſein. Wohl iſt dabei in's Auge zu faſſen, daß das Geſetz bei der geographiſchen Lage des Zollvereins, da er zum größern Theile durch Vorländer, welche nicht zu ihm gehören, vom Meere getrennt iſt, ohne die Bedingung, nach welcher nur diejenigen außereuropäiſchen Erzeugniſſe, die aus dem Erzeugungslande mit der Beſtimmung nach dem Zollvereine abgeſandt ſind, an der Zollbegünſtigung Theil haben ſollen, ein nichtiges ſein würde, und daß nur in dieſer Bedingung dem Zollvereine das Mittel gegeben iſt, auf ſeine Einfuhr überſeeiſcher Erzeugniſſe überhaupt eine Wirkung, wie die beabſichtigte, auszuüben, wobei es zufällig iſt, daß die genannte Bedingung zu gleicher Zeit das Reizmittel für die Vorländer enthält, ſich dem Zollvereine anzuſchließen.

Wegen dieſer letzten Eigenſchaft iſt das Geſetz ſcharf getadelt worden, und zwar ſagt das Majoritätsgutachten (Nr. 3. der obigen Veröffentlichungen) in Bezug darauf:

> „Wollte man die vorgeſchlagene Maaßregel als eine ſolche angeſehen wiſſen, die Nordſeehäfen zum Anſchluſſe an den Zollverein zu zwingen, ſo ſcheint ein ſolches Mittel, welches man ſelbſt oft als ein verwerfliches bezeichnet hat, einmal einer großen Nation nicht würdig; zum andern aber dürfte ſie gegentheils dazu beitragen, jene Häfen vom Anſchluſſe abzuhalten, u. ſ. w."

Der in dieſen Worten enthaltenen Bezeichnung des Geſetzes als verwerflich und unwürdig, fühlen wir uns gedrungen, entgegenzutreten, in ſo fern als der Tadel unbedingt hingeſtellt iſt. — Wohl würde derſelbe gerechtfertigt ſein, wenn der Erlaſſung des Geſetzes die Abſicht zum Grunde läge, die Küſtenſtaaten zum Anſchluſſe an den Zollverein zu zwingen, um über ſie zu herrſchen.

Iſt dagegen die Anſicht leitend, jenen Staaten einen Reiz zum Anſchluſſe zu geben, weil der Zollverein denſelben für die Geſammtheit Deutſchlands nicht weniger, als für die betreffenden einzelnen Staaten für eine Wohlthat hält, ſo würde der Erlaſſung des Geſetzes bei aller Möglichkeit, daß über die Wirkungen deſſelben irrthümliche Anſichten ſtattfinden, der genannte Vorwurf ſelbſt dann nicht zu machen ſein, wenn das Geſetz allein und zunächſt aus dem Wunſche hervorginge, die Küſtenſtaaten zum Anſchluſſe zu reizen. Unſerer Auffaſſung nach, iſt dies nicht der Fall; vielmehr geht daſſelbe zunächſt aus dem Wunſche hervor, den Zollverein in den Stand zu ſetzen, den ungünſtigen Geſetzen des Auslandes entgegenzutreten. Dieſes kann aber, wie erwähnt, ohne die Bedingung, welche das Reizmittel für die Küſtenſtaaten enthält, nicht geſchehen. — Zur Verſtändigung über die vorliegende Frage möge ein Beiſpiel aus der Geſchichte des Zollvereins dienen. Angenommen, es habe der Erlaſſung des preußiſchen Zollgeſetzes von 1818 die Abſicht mit zum Grunde gelegen, durch daſſelbe den Staaten, welche jetzt den Zollverein bilden, zur Vereinigung mit Preußen einen Reiz zu geben und zwar weil letzteres die Wohlthat vorausſah, welche ganz Deutſchland nicht weniger, als den beigetretenen einzelnen Staaten aus der Vereinigung ſeitdem erwachſen iſt: wer möchte jene Abſicht eine verwerfliche und unwürdige, wer wollte ſie nicht eine lobens- und dankenswerthe nennen? Völlig gleichartig iſt der vorliegende Fall. Bei aller möglichen Täuſchung über das Geſetz, ob ſolches nämlich eine genügende Aufforderung für die Küſtenſtaaten enthält, ſich dem Zollvereine anzuſchließen, ob dieſer Anſchluß für die Geſammtheit wünſchenswerth iſt, kann die Abſicht völlig lauter ſein. Sie kann aber auch unlauter ſein, und nur dem unbedingten Tadel über die Abſicht gilt dieſe Entgegnung.

Wie aber die Maaßregel dazu beitragen dürfte, die Nordſeehäfen vom Anſchluſſe an den Zollverein abzuhalten, iſt uns nicht verſtändlich. Angenommen, die Hanſeſtädte erkennen ſie als eine dem Handel Deutſchlands und ſomit ihrer Wohlfahrt ſchädliche, und ſie fühlen ſich deßhalb gedrungen, derſelben fern zu bleiben, ſo bleibt doch die Wirkung auf den Handel Deutſchlands dieſelbe, die

Hanſeſtädte ſchließen ſich nun dem Zollvereine an oder nicht. Sie gewinnen alſo durch ihren Nichtbeitritt für den Handel Deutſchlands nichts, während die unmittelbare ungünſtige Wirkung der Maaßregel auf den beſondern Handel der Hanſeſtädte, ſo lange ſie ſich dem Zollvereine nicht anſchließen, leicht zu erkennen iſt.

Die Annahme, daß Preußen und ſomit der Zollverein durch das preußiſche Geſetz vom 20. Juni 1822 „wegen bewilligter Begünſtigungen inländiſcher Rhedereien" bereits im Beſitz eines Mittels ſei, den betreffenden ungünſtigen Beſtimmungen des Auslandes entgegenzutreten, iſt, abgeſehen davon, daß der größte Theil der Einfuhren des Zollvereins über fremde, nicht preußiſche Häfen ſtattfindet,*) auf welche das Geſetz keine Anwendung hat, eine unberechtigte. Wirkſam iſt daſſelbe nämlich nur denjenigen Beſtimmungen des Auslandes gegenüber, welche ſich auf die Behandlung des Schiffskörpers beziehen, während es hinſichtlich der die Behandlung der Ladung betreffenden, ungeachtet der letztern in dem Geſetze Erwähnung geſchieht, eine ſolche Eigenſchaft nicht hat, wie dieſes aus Nachſtehendem hervorgeht.

Die hier in Frage kommenden geſetzlichen Beſtimmungen des Auslandes beziehen ſich:

1) auf die Behandlung des Schiffskörpers;

---

*) Wie ſehr ſolches der Fall iſt, geht aus nachſtehender, dem Handelsarchive entnommenen vergleichenden Zuſammenſtellung des Geſammteinganges der hauptſächlichſten außereuropäiſchen Erzeugniſſe in den Zollverein und desjenigen in die preußiſchen Oſtſeehäfen im Jahre 1845 hervor, als:

	Eingang in die preuß. Oſtſeehäfen. Ctr.	Geſammteingang in den Zollverein. Ctr.	Davon ſind alſo durch die Oſtſeehäfen eingegangen. Procente.
Taback, roher. . . .	10,629	396,363	2,6
Baumwolle	23,766	549,353	4,3
Caffe	88,538	1,074,893	8,2
Gewürze	23,714	88,734	26,7
Zucker, roher . . .	448,809	1,495,015	30,0
Reis	103,710	243,365	42,6
Thran	205,573	460,685	44,6
Farbehölzer	170,930	344,881	49,5
Palm- ꝛc. Oel . . .	61,503	91,873	66,9

2) auf die Behandlung der Ladung und zwar

a. nach Maaßgabe der Flagge, unter welcher die Ein- oder Ausfuhr stattfindet;

b. nach Maaßgabe des Abgangs- oder Bestimmungsortes des Schiffes.

Das Gesetz vom 20. Juni 1822, so weit es hier in Betracht kommt, bestimmt eine Erhöhung der Hafenabgaben von ausländischen Schiffen, nimmt davon aber die Schiffe derjenigen Nationen aus,

a. mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b. welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Dem Wortlaute nach, trifft das Gesetz auch die Bestimmungen des Auslandes, welche sich auf die Behandlung der Ladung beziehen, jedoch von diesen nur die oben unter 2 a gedachten, also diejenigen, welche auf die Behandlung der Ladung nach Maaßgabe der Flagge, unter welcher die Ein- oder Ausfuhr stattfindet, Bezug haben, während es die Bestimmungen unter 2 b in Bezug auf die Behandlung nach Maaßgabe des Abgangs- oder Bestimmungsortes in keiner Weise berücksichtigt. Es ist unmöglich, durch das Gesetz Bestimmungen des Auslandes entgegenzuwirken, welche die Einfuhren aus preußischen Häfen zum Verbrauche des Landes nicht zulassen, wie es bei Großbritannien hinsichtlich der Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse der Fall ist, oder dieselben mit höhern Zöllen belegen, als diejenigen, welche von der nämlichen Einfuhr aus dem Erzeugungslande erhoben werden, wie solches von Frankreich geschieht. — Indessen auch in Bezug auf die Bestimmungen des Auslandes, welche sich auf die Behandlung der Ladung nach Maaßgabe der Flagge beziehen, ist das Gesetz, obgleich es derselben gedenkt, unwirksam. — Abgesehen nämlich davon, daß die Wirksamkeit, so weit die Behandlung der Ladungen preußischer Schiffe gleich den Ladungen inländischer in Betracht kommt, in den

meiſten Fällen, wie namentlich im Falle Großbritanniens, durch Verträge aufgehoben iſt, welche die fremden Schiffe in Bezug auf die Abgabe vom Schiffskörper den preußiſchen gleichſtellen, trotz deſſen, daß die Ladungen preußiſcher Schiffe in dem betreffenden Lande nicht wie diejenigen der nationalen behandelt werden; abgeſehen davon iſt das Geſetz jenen Beſtimmungen gegenüber in ſo fern unwirkſam, als die Anwendung deſſelben, nämlich die Erhebung der erhöhten Hafenabgaben von den Schiffen derjenigen Staaten, welche zwar den preußiſchen Schiffskörper ihren nationalen gleich behandeln, dagegen aber die Ladungen preußiſcher Schiffe denjenigen ihrer nationalen nicht gleich ſtellen, ſofort die Erhebung höherer Abgaben vom preußiſchen Schiffskörper abſeiten der ſo getroffenen Staaten zur Folge haben dürfte. Die preußiſchen Schiffe würden in dieſem Falle immer noch die ungünſtigere Behandlung ihrer Ladungen zu tragen haben, und der Zweck des Geſetzes, nämlich die Herſtellung der Gegenſeitigkeit, bliebe unerfüllt.

Aus dem Geſagten geht hervor, daß der Zollverein durch das preußiſche Geſetz von 1822 nicht im Beſitz des Mittels iſt, den betreffenden ungünſtigen Beſtimmungen des Auslandes entgegenzutreten. Um dazu im Stande zu ſein, ſind Verordnungen erforderlich, welche die Ladung treffen; ein Bedürfniß, dem das jetzt vorgeſchlagene Geſetz abhilft. Daſſelbe enthält Beſtimmungen, welche die Ladung nach Maaßgabe ſowohl der Flagge, als des Abgangsortes in's Auge faſſen. *)

---

*) Um die Kenntniß der Sachlage zu befördern, mag hier auf folgende Punkte aufmerkſam gemacht werden.

1) Für Preußen war es bei ſeiner geographiſchen Lage kaum thunlich, geſetzliche Beſtimmungen in Bezug auf die Ladung zu erlaſſen, ſo lange es auf ſich beſchränkt war, wogegen durch die Bildung des Zollvereins, durch die Herſtellung eines zu dieſem Zwecke genügend großen geſchloſſenen Körpers die Einführung jener Beſtimmungen weſentlich erleichtert iſt.

2) Es ſind dem Zollvereine alle binnenländiſchen Staaten beigetreten. Für dieſe beſaß die Ausſicht auf die Entfernung der trennenden Zollſchranken, auf den erweiterten Abſatz ihrer Erzeugniſſe genügende Anziehung. Die Aufgabe des Vereins, wie ſie aus den Verhältniſſen erwachſen iſt, beſteht unverkennbar darin, auch ſämmtliche Küſtenſtaaten in ſich aufzunehmen. Letztern

Hat das vorgeſchlagene Geſetz eine Wirkſamkeit, welche dasjenige von 1822 nicht beſitzt, ſo iſt doch der Grundſatz, in ſo fern ſolcher die Herſtellung der Gegenſeitigkeit bezweckt, in beiden Fällen gleich. Im Falle des Geſetzes von 1822 ward derſelbe auf die Abgaben vom Schiffskörper angewandt und zwar vermittelſt Zuſchlages für die Schiffe der Nationen, welche die preußiſchen nicht gleich den inländiſchen behandeln; bei dem gegenwärtigen Geſetze wird er auf die Abgaben von der Ladung angewandt und zwar vermittelſt Zollrabattes für die begünſtigten Ladungen. Der Grundſatz iſt derſelbe. Das vorgeſchlagene Geſetz geht indeſſen in ſo fern weiter, als es die über die Vorländer eingehenden Ladungen gleichmäßig mit den in preußiſchen Häfen ankommenden trifft. Ohne dieſe Beſtimmung ſind alle geſetzlichen Verfügungen in Bezug auf die Ladung bei dem Umſtande, daß der größte Theil der Einfuhren des Zollvereins über fremde Häfen ſtattfindet, unwirkſam. Nicht aber allein in dem Grundſatze der Gegenſeitigkeit iſt das vorgeſchlagene Geſetz demjenigen von 1822 gleich, ſondern auch darin, daß es eben ſo wenig, wie dieſes, eine Gegenſeitigkeit der Art herzuſtellen beabſichtigt, daß die fremden Belänge in den Staaten des Zollvereins mit ganz denſelben Beſchränkungen getroffen werden, welche diejenigen des Zollvereins in fremden

---

bietet jene Ausſicht nicht genügende Anziehung. Eine Vermehrung derſelben tritt ein, ſobald der Verein ſich einen wirkſamern Schutz der Seebelänge gegen die Angriffe des Auslandes aneignet, und nahe liegt es unter dieſen Umſtänden, ſolches durch Ausfüllung der in den betreffenden Geſetzen vorhandenen Lücke zu thun.

3) Nicht etwa nur in Preußen wurden Klagen über Zurückſetzung der nationalen Flagge in Folge der unerwiederten Geſetze des Auslandes laut; ganz dieſelben Klagen fanden in den Hanſeſtädten, ſo wie in Hannover ſtatt. Bekannt ſind in dieſer Beziehung: die im Jahre 1840 von der Committee des Vereins hamburgiſcher Rheder an deutſche Rheder ergangene Aufforderung zur gemeinſchaftlichen Berathung ſolcher Maaßregeln, von denen eine günſtigere Stellung der deutſchen Flagge im Auslande zu erwarten ſteht; ferner die verſchiedenen Bremer Denkſchriften; endlich der von der hannoverſchen Ständeverſammlung faſt einſtimmig ausgeſprochene Wunſch, daß in Gemeinſchaft mit den übrigen deutſchen Regierungen Maaßregeln zum Schutze der nationalen Schifffahrt ergriffen werden möchten.

Häfen treffen. Vielmehr ordnet es, ohne Rückſicht auf die beſondern Beſchränkungen des Auslandes, ſolche Beſtimmungen zur Bevorzugung der nationalen Belänge an, welche den eigenen Verhältniſſen am entſprechendſten erſcheinen. Zu dem Ende erſtreckt es ſich nur auf die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe, als die wichtigſte und zugleich am leichteſten zu controllirende, läßt dagegen diejenige aller andern Erzeugniſſe, ſo wie jegliche Ausfuhr unberührt. Es giebt dem Zollvereine in Bezug auf die Behandlung der Ladung ein Unterhandlungsmittel mit fremden Staaten, wie ſolches ihm fehlt, und zwar ein Mittel, das nicht etwa nur denjenigen Beſtimmungen des Auslandes gegenüber zu benutzen iſt, welche die Ladung außereuropäiſcher Erzeugniſſe betreffen, ſondern jeglichen auf die Behandlung irgend welcher Ladung Bezug habenden Beſtimmungen gegenüber. Kurz, das vorgeſchlagene Geſetz ſtellt die Weiſe hin, wie der Zollverein ſeine nationalen Belänge in Bezug auf die Behandlung der Ladung bevorzugt; eine Bevorzugung, an welcher diejenigen fremden Staaten Theil nehmen können, welche die Belänge des Zollvereins, ſo weit die Behandlung der Ladung in Betracht kommt, in jeder Beziehung ihren nationalen gleichſtellen. Dabei hat es den Vorzug, daß das Ausland durch daſſelbe in Bezug auf die hier in Rede ſtehende Behandlung in allen Theilen des Zollvereins von der gleichen Beſtimmung getroffen wird, während das Geſetz von 1822, bei ſeiner auf die preußiſchen Häfen beſchränkten Wirkſamkeit, eine gleichmäßige Behandlung des Auslandes in Bezug auf die Abgabe vom Schiffskörper in den Oſt- und Nordſeehäfen nicht bedingt, wenn ſchon ein großer Theil der Einfuhren der letztern für den Zollverein beſtimmt iſt.

Von der Anſicht ausgehend, daß das Geſetz ein dauernd gemeintes und daß der Hauptzweck auf die unmittelbare Förderung einzelner Erwerbszweige gerichtet ſei, behaupten die Gegner, daß die Opfer, welche mit demſelben verknüpft ſind, die Vortheile weſentlich überwiegen und erklären ſich faſt durchgehends mit großer Entſchiedenheit dagegen. Ueber einzelne dieſer Punkte hatten wir Veranlaſſung, in dem genannten Aufſatze: „Zollvereinsfragen" eine andere Anſicht zu äußern, welche wir nicht widerlegt finden; an-

dere werden wir in Nachſtehendem zur Sprache bringen und unſere abweichende Meinung zu begründen ſuchen. Der weſentliche Punkt, in welchem wir von den Gegnern abweichen, beſteht aber in der oben erwähnten verſchiedenen Auffaſſung der Zwecke des Geſetzes. In Uebereinſtimmung mit der ihrigen tragen die Gegner nur den Vortheilen Rechnung, welche aus der unmittelbaren Wirkung des Geſetzes hervorgehen, ohne diejenigen zu berückſichtigen, welche der Geſammtheit mittelbar daraus erwachſen, wenn einerſeits die noch übrigen Zolllinien in Norddeutſchland fallen, und die dadurch bedingte innigere Verſchmelzung der wirthſchaftlichen Belänge der vereinten Staaten eintritt; wenn andrerſeits das drükkende Bewußtſein aufhört, daß die deutſchen Seebelänge zum größeren Theile den Geſetzen des Auslandes ſchutzlos Preis gegeben ſind; wenn endlich ganz Deutſchland, zunächſt mit Ausnahme der öſterreichiſchen Staaten, dem Auslande als eine Einheit in handelspolitiſcher Beziehung entgegentritt; Vortheile und zwar bleibende, welche, unſerer Ueberzeugung nach, abgeſehen von der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige, die nur vorübergehenden Opfer, welche das Geſetz erheiſcht, überwiegen. Den Gegnern ſind die Opfer, in ſo fern ſie das Geſetz als ein bleibend gemeintes auffaſſen, bleibend, uns dagegen bei der entgegengeſetzten Auffaſſung vorübergehend. Nicht aber allein darin beſteht der Unterſchied; wir nehmen auch für das Geſetz bleibende Vortheile in Anſpruch, welchen die Gegner weder als vorübergehenden noch als bleibenden Rechnung tragen.

Darüber iſt Meinungsverſchiedenheit zuläſſig, ob das Geſetz geeignet iſt, die von uns bezeichneten Zwecke zu erfüllen, ob dieſe der ſelbſt nur vorübergehenden Opfer werth ſind; ſchwerlich aber darüber, daß ein Geſetz, welches jene Zwecke hat, nicht allein nach ſeiner unmittelbaren Wirkung beurtheilt werden darf. Keinenfalls dürfte daſſelbe eher als gerichtet zu betrachten ſein, als bis nachgewieſen iſt, daß die gedachten Zwecke auf eine andere Weiſe mit geringern Opfern zu erlangen, oder daß ſie der Opfer überhaupt nicht werth ſind.

Die Gegner vermengen die Frage des Geſetzes oft mit derje-

nigen der Schutzzölle auf Gegenstände des Kunstfleißes, und thatsächlich ist es, daß die Freunde der letztern fast durchgehends auch Freunde des in Rede stehenden Gesetzes sind. Nichtsdestoweniger hat dieses, bei einer Auffassung, wie die unsrige, mit der Frage der Schutzzölle so wenig gemein, daß die Freunde desselben sehr wohl Gegner der genannten Zölle sein können. Es findet hierbei ganz dasselbe Verhältniß statt, wie bei der Bildung des Zollvereins. Mögen dieser die Freunde der Schutzzölle fast durchgehends gewogen gewesen sein, so waren doch bekanntlich nicht alle, welche jener Bildung ihre Kräfte liehen, Freunde der fraglichen Zölle. — Zum Zwecke der Verständigung über das vorliegende Gesetz aber ist es wünschenswerth, daß fremdartige Punkte von der Beurtheilung desselben fern gehalten werden mögen.

Können wir, wie erwähnt, nicht zugeben, daß das Gesetz allein nach seiner unmittelbaren Wirkung beurtheilt werde, so meinen wir eben so wenig einzuräumen, daß Allem, was in dieser Beziehung in den genannten Veröffentlichungen gesagt ist, beizustimmen sei, finden vielmehr hier in vielen Fällen eine mangelhafte Kenntniß der betreffenden Verhältnisse, oder eine Folgerung aus denselben, die wir nicht für richtig erkennen können. Dieses nachzuweisen, soll in Nachstehendem versucht werden.

1) Ernſte Bedenken über die eingebrachte Differential-Zoll-Petition, u. ſ. w.

2) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differentialzölle, u. ſ. w.

3) Majoritäts-Gutachten der ſechsten Abtheilung, u. ſ. w.

4) Erklärung von vierzehn Landtagsabgeordneten, u. ſ. w.

Fangen wir mit einer Beleuchtung der Einwürfe an, welche abſeiten der Vertreter der Oſtſeebelänge in den vorſtehend genannten, das Geſetz unmittelbar angreifenden Veröffentlichungen erhoben ſind. Mehr oder weniger blickt aus ihnen allen die Furcht vor Repreſſalien des Auslandes, namentlich Großbritanniens, hervor; ja, wir möchten annehmen, daß dieſe Furcht auf den Widerſtand der Oſtſeeprovinzen gegen das Geſetz weſentlich eingewirkt hat. Wenden wir deßhalb der betreffenden Frage unſere Aufmerkſamkeit zuerſt zu.

Beſonders befürchtet man, daß Großbritannien im Falle der Erlaſſung des vorgeſchlagenen Geſetzes preußiſches Holz und Getreide, dieſe beiden wichtigen Ausfuhrartikel der Oſtſeeprovinzen, im Zolle ungünſtiger ſtellen, als dieſelben Erzeugniſſe anderer Länder, ja, daß es die Einfuhr des Getreides aus preußiſchen Häfen ganz unterſagen dürfte. — Die Veröffentlichung Nr. 3. ſagt in dieſer Beziehung:

„Es beſteht in England ein Geſetz, wonach Schiffe ſolcher Länder, in welchen engliſche Schiffe ungünſtiger behandelt werden als nationale, mit 20% Zuſchlag zu den Schifffahrts-

abgaben und 20% zu den Waarenzöllen belaſtet werden können. Es bedarf im vorausgeſetzten Falle nur eines Geheimrathsbefehles, um es auf preußiſche Schiffe in Anwendung zu bringen. Daß dieſer erfolgen werde, iſt um ſo weniger zu bezweifeln, als jene Zollvergünſtigung beſonders gegen den engliſchen Tranſito-Handel gerichtet iſt."

Was nun zuerſt das Thatſächliche der in England beſtehenden Geſetze betrifft, ſo verhält es ſich damit etwas anders, als ſolches vorſtehend angegeben iſt. — Die britiſche Regierung iſt nämlich durch die geſetzgebende Gewalt des Landes zu folgenden Maaßregeln ermächtigt, wie ſolches in den nachſtehend bemerkten Acten ausgeſprochen iſt, als:

1) Acte 8 und 9. Victoriae Cap. 90. „An act for granting duties of customs" vom 4. Aug. 1845. Paragraph 8. ermächtigt zur Erhebung eines zuſätzlichen Zolles von nicht mehr, als ein Fünftel des beſtehenden Satzes, unter andern auch von den Waaren, die in Schiffen des Landes eingeführt werden, welches „höhere Zölle von Waaren in britiſchen Schiffen erhebt, als von denſelben Waaren in nationalen Schiffen."
2) Acte 5 und 6. Vict. Cap. 14. „An act to amend the laws for the importation of corn" vom 29. April 1842. Par. 8. ermächtigt, die Einfuhr von Getreide und Mehl, unter andern aus denjenigen Ländern zu verbieten, welche „britiſche Erzeugniſſe, aus britiſchen Gebietstheilen in britiſchen Schiffen eingeführt, höhern Abgaben unterwerfen, als dieſelben Gegenſtände, ſie ſeien erzeugt, wo ſie wollen, in nationalen Schiffen eingeführt."
3) Acte 5. Geo 4. Cap. 1. (Tonnage duties) 1824. ermächtigt, fremde Schiffe gegen Zahlung derſelben Abgaben, mit denen britiſche belaſtet werden, zuzulaſſen, vorausgeſetzt, daß letztere in dem betreffenden Lande mit keinen höhern Abgaben belaſtet werden, als die nationalen Schiffe, im entgegengeſetzten Falle aber irgend welche zuſätzliche Abgaben zu erheben.

Solchemnach iſt die britiſche Regierung ermächtigt, in dem Falle der Erlaſſung des vorgeſchlagenen Geſetzes abſeiten des Zollver-

eins (indem durch daſſelbe die Fälle, für welche die Ermächtigungen gegeben ſind, in's Leben treten würden) ſowohl von Holz und Getreide, als auch von allen andern in preußiſchen Schiffen eingeführten Waaren einen zuſätzlichen Zoll von $\frac{1}{5}$ zu erheben und auch die Einfuhr von Getreide aus preußiſchen Häfen gänzlich zu verbieten. — Die Ermächtigung in dieſer Beziehung geht demnach weiter, als das Gutachten ſie darſtellt; dagegen findet keine Ermächtigung ſtatt, in dem Falle der Erlaſſung des Geſetzes die Schifffahrtsabgabe für preußiſche Schiffe irgendwie zu erhöhen, und zwar deßhalb nicht, weil das vorgeſchlagene Geſetz britiſche Schiffe (nämlich den britiſchen Schiffskörper) nicht mit höhern Abgaben belaſtet, als die nationalen.

Was demnächſt die Frage betrifft, ob es wahrſcheinlich iſt, daß die britiſche Regierung von den ihr ertheilten Ermächtigungen Gebrauch machen wird, in welcher Beziehung das Gutachten behauptet, daß ſolches nicht zu bezweifeln ſei, ſo mögen auch hier zuerſt die Thatſachen ſprechen.

Von der Ermächtigung, die Getreideeinfuhr zu verbieten, hat die britiſche Regierung, ſo weit unſer Wiſſen reicht, nie Gebrauch gemacht, wennſchon z. B. Belgien, Holland und Schweden durch ihre Differentialzollgeſetze die Veranlaſſung dazu gegeben haben. Die Ermächtigung zur Erhebung des zuſätzlichen Zolles aber hat ſie, ebenfalls ſo weit dies uns bekannt iſt, nur gegen ſolche Staaten benutzt, welche in dem Verkehre mit dem Auslande in gewiſſen Beziehungen noch ungünſtigere Grundſätze befolgen, als Großbritannien es thut: ſo z. B. wiederum Belgien und Holland. Dieſe behandeln die Einfuhr in fremden Schiffen ſelbſt im directen Verkehr ſchlechter, als dieſelbe Einfuhr in nationalen Schiffen, während Großbritannien die Einfuhren in fremden Schiffen, wenn dieſe aus dem Lande kommen, welchem ſie angehören, nicht ungünſtiger ſtellt, als dieſelben Einfuhren in britiſchen Schiffen. — Holland ſchloß mit Großbritannien einen Vertrag, durch welchen die Einfuhren in den Schiffen beider Staaten im directen Verkehre den Einfuhren in den nationalen Schiffen gleich geſtellt wurden, und Holland gegenüber findet der zuſätzliche Zoll nicht länger ſtatt.

Anders iſt dies in Bezug auf Belgien, welches ſchon vor der Erlaſſung ſeines Differentialzollgeſetzes von 1844, und zwar in Folge des ihm aus ſeiner Verbindung mit Holland überkommenen frühern Differentialzollgeſetzes, Waaren in britiſchen Schiffen, ſelbſt von Großbritannien kommend, im Zolle ungünſtiger ſtellte, als dieſelben Waaren in belgiſchen Schiffen, und mit welchem bisher kein Vertrag zu Stande gekommen iſt. — Waaren in belgiſchen Schiffen eingeführt, bezahlten 1844 in Großbritannien und bezahlen zweifelsohne auch noch jetzt einen zuſätzlichen Zoll von einem Fünftel.

Aus dem Geſagten geht hervor, daß die britiſche Regierung von den ihr ertheilten Vollmachten entweder gar nicht, oder nur zu dem Zwecke Gebrauch gemacht hat, einer Geſetzgebung des Auslandes zu begegnen, durch welche die Schifffahrtsbelänge Großbritanniens in dem betreffenden Lande ungünſtiger behandelt werden, als gegenſeitig die Schifffahrtsbelänge des letztern in Großbritannien. — Das vorgeſchlagene Geſetz würde die Belänge Großbritanniens nicht entfernt ſo ungünſtig, geſchweige denn ungünſtiger behandeln, als Großbritannien die entſprechenden Belänge des Zollvereins behandelt. — Die britiſche Navigationsacte läßt bekanntlich die Erzeugniſſe Aſiens, Afrikas und Amerikas in andern, als britiſchen Schiffen oder Schiffen des Erzeugungs- und Ausfuhrlandes, ſo wie dieſelben Erzeugniſſe, in irgend welchen Schiffen aus europäiſchen Häfen, zum Verbrauche des Landes gar nicht zu; der Zollverein dagegen würde durch das fragliche Geſetz außereuropäiſche Erzeugniſſe in britiſchen Schiffen, oder von Großbritannien kommend, keineswegs von dem Verbrauche des Landes ausſchließen, ſondern dieſelben nur in den Zöllen ungünſtiger ſtellen, als die nämlichen Erzeugniſſe in Zollvereinsſchiffen direct aus dem Erzeugungslande eingeführt. — Das holländiſche Differentialzollgeſetz enthält, ſo weit der Unterſchiedszoll durch die Flagge bedingt iſt, unter welcher die Einfuhr ſtattfindet, das ſchwediſche aber auch, ſo weit derſelbe durch die directe Einfuhr aus den transatlantiſchen Ländern bedingt iſt, die nämlichen Beſtimmungen, welche der Zollverein durch das fragliche Geſetz in Anwendung bringen würde. In Bezug auf den durch die Flagge bedingten

Unterſchiedszoll geht das holländiſche Geſetz indeſſen noch weiter, als das für den Zollverein vorgeſchlagene. Holland erhebt nämlich von *allen* Waaren, welche in britiſchen Schiffen eingehen, nur mit Ausnahme der Fälle, wo dieſe von Großbritannien kommen, höhere Zölle, als von denſelben Einfuhren in holländiſchen Schiffen, wogegen das Geſetz des Zollvereins nur die außereuropäiſchen Erzeugniſſe trifft. Dennoch machte die britiſche Regierung von der ihr ertheilten Ermächtigung ſo wenig Holland, als Schweden gegenüber Gebrauch, und völlig unbegründet erſcheint die Furcht, daß ſie ſolches dem Zollvereine gegenüber thun ſollte, falls derſelbe das beſprochene Geſetz annähme.

Es kam hier darauf an, das Thatſächliche in Bezug auf die beſtehenden britiſchen Geſetze feſtzuſtellen. Dabei iſt es einverſtanden, daß in dem Umſtande, daß die britiſche Regierung bisher in Fällen, wie die Erlaſſung des Differentialzollgeſetzes abſeiten des Zollvereins, von der ihr ertheilten Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht hat, durchaus keine Gewähr liegt, daß ſie ſolches auch ferner nicht thun wird, ſo wie, daß es Großbritannien, gleich jedem andern ſouverainen Staate, zu allen Zeiten frei ſteht, neue Geſetze zur Regelung des Verkehrs mit dem Auslande zu erlaſſen. — Andererſeits iſt aber auch darüber Einverſtändniß vorauszuſetzen, daß die Geſetze des Auslandes für die Beſtimmungen des Zollvereins unmöglich das Maaßgebende ſein können, ſondern daß dabei in Bezug auf das Ausland lediglich die Frage zu erwägen iſt, in wie fern in dieſen Beſtimmungen eine Herausforderung für daſſelbe liegt, Repreſſalien auszuüben. Daß eine ſolche in der Erlaſſung des Differentialzollgeſetzes abſeiten des Zollvereins, Großbritannien gegenüber, nicht enthalten iſt, darüber kann, in ſo weit als jenes Geſetz Großbritannien nicht entfernt ſo ungünſtig, geſchweige denn ungünſtiger ſtellen würde, als die britiſche Navigationsacte den Zollverein in dem entſprechenden Falle ſtellt, nicht wohl Meinungsverſchiedenheit ſtattfinden.

Das Geſagte dürfte genügen, um zu beweiſen, daß keine Wahrſcheinlichkeit vorhanden iſt, die Erlaſſung des Geſetzes werde Großbritannien bewegen, die Belänge des Zollvereins durch Aus-

nahme-Maaßregeln zu beläſtigen, und zwar, weil es an einem Rechtsgrunde dazu fehlt. Wollte man ſich aber durch die Möglichkeit, daß Großbritannien ohne allen Rechtsgrund zu ſolchen Maaßregeln ſchritte, von der Erlaſſung eines Geſetzes abhalten laſſen, deſſen Ziel die Herſtellung der Gegenſeitigkeit iſt, ſo möge man auf alle freie Bewegung, dem Auslande gegenüber, und auf den Gedanken einer Unabhängigkeit verzichten. Zugleich möge man ſich aber auch bewußt ſein, daß Preußen ſich früher und namentlich im Jahre 1822 durch die Möglichkeit von Gewaltmaaßregeln des Auslandes nicht abhalten ließ, das bereits oben erwähnte Geſetz, wegen bewilligter Begünſtigungen inländiſcher Rhedereien, zu erlaſſen, ein Geſetz, deſſen Grundſatz, in ſo fern ſolcher die Herſtellung der Gegenſeitigkeit bezweckt, demjenigen des jetzt vorgeſchlagenen völlig gleich iſt.

Daß bei der Ausführung des letztern eine vorübergehende Verletzung des Grundſatzes der Gegenſeitigkeit, den Vorländern gegenüber, nicht wohl zu vermeiden iſt, ward oben erwähnt. Im Falle der Vorländer: Belgien, Holland und Dänemark würde eine ſolche Verletzung erſt dann eintreten, ſobald dieſe Länder die Forderungen, zu welchen der Zollverein ihnen gegenüber berechtigt iſt, werden befriedigt haben. Von Repreſſalien kann bei ihnen, eben ſo wenig, als bei Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal und Schweden die Rede ſein, da, wie weiterhin wird gezeigt werden, die hier in Betracht kommenden Belänge des Zollvereins von allen dieſen Ländern ſchlechter, oder eben ſo ſchlecht behandelt werden, als das vorgeſchlagene Geſetz die entſprechenden ihrigen behandeln würde. Anders iſt dieſes bei den Hanſeſtädten, Hannover, Oldenburg und Mecklenburg. Dieſe behandeln die Belänge des Zollvereins ihren nationalen im Weſentlichen gleich. Repreſſalien ſind aber von ihnen aus dem Grunde nicht zu erwarten, weil es Grundſatz dieſer Staaten iſt, die Seebelänge aller Nationen, dieſelben mögen die ihrigen behandeln, wie ſie wollen, ihren nationalen gleich zu ſtellen. Es würde eine große Unzuträglichkeit ſein, wenn die fraglichen Staaten dem Geſetze des Zollvereins mit Repreſſalien begegneten, während ſie von fremden Nationen ungleich drückendere Beſtimmun-

gen unerwiedert hinnehmen; wenn ſie ſolches einem Geſetze gegenüber thäten, welches ſich als ein vorübergehendes ankündigt, und deſſen Zweck darin beſteht, den deutſchen Seebelängen und ſomit auch den ihrigen Gegenſeitigkeit in den Beziehungen zum Auslande zu erwirken. — So weit, was den Grundſatz von Repreſſalien abſeiten der hier gedachten Staaten betrifft. Daß ſie bei der Geringfügigkeit ihrer Gebiete zu Repreſſalien nicht im Stande ſind, ohne ſich ſelbſt den größten Schaden zuzufügen, mag beiläufig erwähnt werden.

Der Furcht vor Repreſſalien des Auslandes können wir als Einwurf gegen die in Rede ſtehende Maaßregel nicht das kleinſte Gewicht beilegen. Aller Folgerichtigkeit bar erſcheint aber die in den Schriften Nr. 1 und 2 gleichmäßig ausgeſprochene Anſicht, daß Großbritannien gegen „einen Act vollſtändiger Reciprocität," „gleiche gegenſeitige Rechte beanſpruchend," mithin einen Act, wodurch der Zollverein die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus britiſchen Häfen in irgend welchen Schiffen, oder irgend woher in britiſchen Schiffen, zum Verbrauche in demſelben gar nicht zuließe, weniger würde einwenden können, als wenn der Zollverein Großbritannien nach Maaßgabe des vorgeſchlagenen Geſetzes glimpflicher behandelte und die Einfuhr jener Erzeugniſſe aus britiſchen Häfen und in britiſchen Schiffen zwar zuließe, aber in den Eingangsabgaben ungünſtiger ſtellte, als dieſelben Erzeugniſſe, aus dem Erzeugungslande in Zollvereinsſchiffen eingeführt. Gewiß iſt es, daß in dem gedachten Geſetze von 1822 keine Rückſicht darauf genommen iſt, ob das Ausland auch völlig ſo ſchlecht behandelt werde, als dieſes Preußen behandelt, ſondern daß das Geſetz ohne Rückſicht auf dieſen Punkt die Beſtimmungen enthält, welche den eigenen Verhältniſſen entſprechen.

Schließlich mag hier noch der oben angeführten Aeußerung in der Veröffentlichung Nr. 3 gedacht werden: daß die Anwendung von Repreſſalien abſeiten Großbritanniens um ſo weniger zu bezweifeln, als die in Rede ſtehende Maaßregel beſonders gegen den engliſchen Tranſitohandel gerichtet ſei. Letztere Anſicht möchte ſchwerlich eine wohl begründete und ihre Entſtehung dem Umſtande zuzuſchreiben ſein, daß die Maaßregel nur von dem Standpunkte der

Oſtſeebelänge aus beurtheilt iſt. Wenigſtens wird dieſelbe in den weſtlichen Theilen Deutſchlands als eine Maaßregel betrachtet, die eben ſo ſehr gegen die Niederlande gerichtet iſt. Die richtigſte Beurtheilung möchte aber diejenige ſein, daß das Geſetz nicht gegen dieſes oder jenes Land gerichtet iſt, ſondern gegen jedes Land, welches die Seebelänge des Zollvereins weniger günſtig behandelt, als ſeine nationalen, und daß es überdies den Zweck hat, den Küſtenſtaaten einen Reiz zu geben, ſich dem Zollvereine anzuſchließen.

Verdient die Furcht vor Repreſſalien, unſerer Ueberzeugung nach, nicht die geringſte Beachtung, ſo haben dagegen die Schriften Nr. 1 und 2 darin Recht, daß das vorgeſchlagene Geſetz dem Verkehre der Oſtſeehäfen Opfer auflegt, indem durch daſſelbe die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus England, Frankreich, den Niederlanden u. ſ. w. erſchwert wird und dadurch 1) den preußiſchen Schiffen an der Rückfracht aus dieſen Ländern, 2) den in dem betreffenden Einfuhrhandel thätigen Kaufleuten an ihrem Geſchäfte, endlich 3) mittelbar dem Abſatze der Ausfuhrartikel der Oſtſeeprovinzen in den genannten Ländern Abbruch geſchieht. Nur darin weichen wir von ihnen ab, theils daß ſie die Opfer überſchätzen, theils daß ſie dem im Geſetze liegenden Erſatze keine Rechnung tragen.

Was zunächſt die Größe des betreffenden Verkehrs angeht, ſo beträgt laut des am Schluſſe befindlichen Verzeichniſſes, welches aus den Mittheilungen des Handelsarchivs zuſammengeſtellt iſt, das Geſammtquantum der im Jahre 1845 aus den genannten drei Ländern in preußiſchen Schiffen in die preußiſchen Oſtſeehäfen eingeführten außereuropäiſchen Erzeugniſſe, dem Gewichte nach, kaum ſechs Procent der Geſammteinfuhr aus dieſen Ländern in preußiſchen Schiffen. Dabei iſt zu berückſichtigen, daß die außereuropäiſchen Erzeugniſſe, verglichen mit denjenigen Artikeln, welche bei den Einfuhren der Oſtſeehäfen in preußiſchen Schiffen hauptſächlich in's Gewicht fallen, als: Steinkohlen, Salz und Eiſen, die außer allem Verhältniſſe werthvolleren ſind und demgemäß höhere Frachtſätze tragen, ſo daß ihr Antheil an der Geſammtfrachtſumme weſentlich höher anzunehmen iſt, als derjenige, welchen ſie an dem Geſammt-

gewichte haben. — Ferner beträgt laut des gedachten Verzeichniſſes das Geſammtquantum der nachſtehend erwähnten außereuropäiſchen Erzeugniſſe, welches in 1845 von den genannten drei Ländern in die fraglichen Häfen, ſowohl in preußiſchen, als in fremden Schiffen eingeführt ward, folgende Procentſätze der Geſammteinfuhr derſelben Erzeugniſſe aus allen Ländern in jene Häfen, als:

Taback roher	11	Procent
Thran	12	"
Farbehölzer	14	"
Zucker, roher	51	"
Caffe	55	"
Reis	64	"
Gewürze	68	"
Baumwolle	85	"
Palm ꝛc. Oel	93	"

So weit, was die Größe des fraglichen Verkehrs betrifft. — Derſelbe erleidet durch das Geſetz unſtreitig eine Erſchwerung, deren Umfang von der Höhe der Begünſtigung abhängt, welche der directen Einfuhr bewilligt wird, keinesweges aber, wie man von einigen Seiten anzunehmen ſcheint, eine gänzliche Unterbrechung. — Angehend den Erſatz, welcher in dem Geſetze liegt, ſo ſchmälert daſſelbe wohl den Verkehr aus den Zwiſchenmärkten, begünſtigt dagegen aber in gleichem Maaße denjenigen aus den Erzeugungsländern und ſtellt die preußiſche Flagge in ein günſtigeres Verhältniß, nicht allein bei dem Transporte der in die Oſtſeehäfen eingeführten außereuropäiſchen Erzeugniſſe, ſondern, was von überwiegender Bedeutung iſt, auch bei demjenigen des in dem ganzen Zollvereine verbrauchten Quantums dieſer Erzeugniſſe. Dabei ſoll nicht in Abrede geſtellt werden, daß der erzwungene Erſatz der Einfuhren aus den Zwiſchenmärkten durch diejenigen aus den Erzeugungsländern mit Nachtheilen verknüpft iſt, welche Vortheile letztere an ſich auch darbieten mögen; deßgleichen iſt anzuerkennen, daß dem Abſatze der Ausfuhrartikel der Oſtſeeprovinzen in Großbritannien, den Niederlanden u. ſ. w. durch Erſchwerung der Einfuhr der außereuropäiſchen Erzeugniſſe aus denſelben mittelbar Abbruch geſchieht, ſo wie daß in der

Begünſtigung der Einfuhr dieſer Erzeugniſſe aus den Erzeugungsländern ein ausreichender Erſatz in ſo fern nicht liegt, als in letztern die Ausfuhrartikel der Oſtſeeprovinzen nicht einen gleich günſtigen Abſatz finden, als in Großbritannien u. ſ. w. Wohl aber dürfte der hiervon zu befürchtende Ausfall ein unbedeutender ſein und der Nachtheil, welcher der Geſammtheit aus den beſprochenen Verhältniſſen erwachſen würde, durch die bereits erwähnte günſtigere Stellung der preußiſchen Flagge aufgewogen werden. — Der Einwurf, daß bei der Einfuhr der außereuropäiſchen Erzeugniſſe aus den Zwiſchenmärkten eine größere Zahl kleiner Kaufleute ihren Verdienſt findet, bei derjenigen aus dem Erzeugungslande aber eine kleinere Zahl großer Kaufleute, erſcheint nicht durchgreifend. Es iſt hier, wie in allen ähnlichen Fällen, der Geſammtvortheil für das Land ins Auge zu faſſen. Schwerlich dürfte es gerechtfertigt ſein, um dem kleinen Kaufmanne die Gelegenheit zu erhalten, ſich aus den Zwiſchenmärkten zu verſorgen, für das Land auf den Handels- und Frachtvortheil zu verzichten, welcher auf dem Einkaufe im Erzeugungslande und dem Transporte nach dem Zwiſchenmarkte ruht. — Was aber die erwähnte günſtigere Stellung der preußiſchen Flagge bei dem Transporte außereuropäiſcher Erzeugniſſe angeht, ſo findet dieſelbe in Betreff des in die Oſtſeehäfen eingeführten Quantums in ſo fern ſtatt, als, wie aus dem mitgetheilten Verzeichniſſe hervorgeht, fremde Flaggen an der Einfuhr dieſer Erzeugniſſe aus den genannten Zwiſchenmärkten in 1845 mit 49 Procent Theil nahmen, welcher Antheil im Falle des Geſetzes in einem großen Maaße der preußiſchen Flagge zufallen dürfte. Die günſtigere Stellung, welche das Geſetz der letztern bei dem Transporte des im ganzen Zollvereine verbrauchten Quantums mehrgedachter Erzeugniſſe verſchaffen würde, ſpricht für ſich ſelbſt. In 1845 betrug dieſes Quantum ca. 5 Millionen Ctr., was gleich dem Gewichte iſt, welches in demſelben Jahre die ganze Einfuhr der preußiſchen Oſtſeehäfen in preußiſchen Schiffen, einſchließlich aller Steinkohlen, Salz und Eiſen ausmachte. *)

*) Behauptet iſt, daß die günſtigere Stellung, welche das Geſetz der

Gegen das hier Geſagte wird mit Recht eingewandt, daß, wenn das Geſetz angenommen wird, und die Hanſeſtädte nehmen an demſelben vermittelſt Anſchluſſes an den Zollverein Theil, daß dann dieſe Städte den Oſtſeehäfen gegenüber in einem großen Maaße die Stelle der Zwiſchenmärkte der genannten drei Länder einnehmen werden, und daß dadurch die bereits große Schwierigkeit für die Oſtſeehäfen, die Mitbewerbung mit Hamburg zu beſtehen, noch zunehmen würde. Unbegründet iſt dagegen die Behauptung, daß dieſes Verhältniß ſchon ſofort nach Erlaſſung des Geſetzes, ſelbſt wenn die Hanſeſtädte ſich dem Zollvereine nicht anſchließen ſollten, eintreten würde, und zwar theils weil es anzunehmen ſei, daß man die Flaggen der Hanſeſtädte ſofort der preußiſchen gleichſtellen werde, anderntheils aber weil an eine genügende Controlle der über die Hanſeſtädte eingehenden Waaren nicht zu denken ſei; ja, daß gerade aus letzterm Grunde in dem Geſetze eine Aufforderung für mehrgedachte Städte liege, ſich dem Zollvereine *nicht* anzuſchließen.

Welcher Grund vorhanden ſein mag, anzunehmen, daß man die Flaggen der Hanſeſtädte ſofort und ohne deren Beitritt zum Zollvereine der preußiſchen gleichſtellen wird, ſteht dahin. Wohl hat man ſolches aus den Worten des Geſetzes, wonach die Zollbegünſtigung von der Einfuhr in Zollvereins- oder ihnen *gleich geſtellten* Schiffen abhängig gemacht iſt, geſchloſſen, und zwar weil die Schiffe der Hanſeſtädte gleich denjenigen mehrerer anderer Staaten den preußiſchen vertragsmäßig gleich geſtellt ſind. Uns ſcheint dieſer Schluß nicht richtig; vielmehr halten wir dafür, daß mit den Worten „oder ihnen gleich geſtellten Schiffen" nicht etwa

---

preußiſchen Flagge verſchaffen würde, ſelbſt für die Rhederei auch deßhalb nicht als eine Wohlthat anzuerkennen ſei, weil die Begünſtigung aufhören ſolle, ſobald fremde Staaten ihre ungünſtigen Geſetze aufheben; das Geſetz würde demnach die preußiſche Flagge wohl begünſtigen, ſie aber dem Kränkeln preisgeben, ſobald ihr der Schutz wieder entzogen werde. — Hierauf iſt zu bemerken, daß letztere Erwartung eine unberechtigte iſt, indem der in der Entziehung des Schutzes liegende Nachtheil durch die gleichzeitige Aufhebung der ungünſtigen Geſetze des Auslandes ausgeglichen wird.

die Schiffe gemeint ſind, welche augenblicklich den preuß. vertragsmäßig gleich geſtellt ſind, ſondern diejenigen, welche zur Zeit der Erlaſſung des Geſetzes oder ſpäter denſelben werden gleich geſtellt werden, wobei hier die Bemerkung Platz finden mag, daß die Vertragsverhältniſſe, beziehentlich Preußens und des Zollvereins, mit den meiſten Staaten auf einjährige Kündigung ſtehen, und daß es anzunehmen iſt, es werde vor der Erlaſſung des Geſetzes eine Reviſion ſämmtlicher Verträge vorgenommen werden.*) — Geſagt iſt wohl, daß ohne die Flotten der Hanſeſtädte die ganze Maaßregel eine bedeutungsloſe ſei, da Preußen nur eine ſehr kleine Zahl zur transatlantiſchen Fahrt geeigneter Schiffe beſitze. Letzteres iſt unſtreitig der Fall; wir können aber darin für die Maaßregel eben ſo wenig einen Nachtheil erkennen, als wir zugeben können, daß ſie ohne die Flotten der Hanſeſtädte eine bedeutungsloſe ſei. Das, worin wir ihre Bedeutung erkennen, nämlich, daß der Zollverein ein Geſetz erhält, welches einerſeits den Küſtenſtaaten einen Reiz giebt, ſich ihm anzuſchließen, andrerſeits aber ihn in den Stand ſetzt, die Geſetze des Auslandes zu erwiedern, iſt ohne die Flotten der Hanſeſtädte zu erreichen. Weit entfernt aber, in der Geringfügigkeit der Zahl preußiſcher zu transatlantiſchen Reiſen geeigneter Schiffe für die Maaßregel einen Nachtheil zu erkennen, ſehen wir darin vielmehr

*) Es wäre denkbar, daß man nur diejenigen Staaten zu dem Anſpruche gleicher Behandlung von Seiten des Zollvereins berechtigt hielte, deren nationale Flagge Vorzüge beſitzt, und die ſolche dem Zollvereine einräumen, nicht aber Staaten, wie die Hanſeſtädte, Hannover u. ſ. w., welche die Flaggen aller Staaten ihren nationalen gleichſtellen, dieſe mögen letztere ſo günſtig oder ungünſtig behandeln, wie ſie wollen.

Vollkommen ſtimmen wir dem Majoritätsgutachten darin bei, daß die Schiffe derjenigen Staaten, mit denen Verträge beſtehen, welche deren Flaggen der nationalen gleichſtellen, an der vorgeſchlagenen Zollvergünſtigung Theil zu nehmen berechtigt ſind, ſelbſtverſtändlicher Weiſe indeſſen nur ſo lange, als die Verträge in Kraft bleiben. — Im ſechszehnten Hefte des Janus von 1847 befindet ſich eine von uns über „das Verhältniß der beſtehenden Schifffahrtsverträge und Uebereinkünfte Preußens und des Zollvereins zur Erlaſſung eines Differentialzollgeſetzes abſeiten des letztern" angeſtellte Unterſuchung, welche über die Dauer und den Inhalt der Verträge Auskunft giebt.

einen Vortheil, in ſofern als dadurch eine langſame Wirkung des Geſetzes bedingt wird; eine Wirkung, welche zur Folge haben wird, daß ſich die Verhältniſſe dem Geſetze ohne eine ſchroffe Verletzung beſtehender Beziehungen allmälig anpaſſen.

Indem wir die Frage über die Gleichſtellung der Flaggen der Hanſeſtädte auf ſich beruhen laſſen, wenden wir uns zu derjenigen, welche die Controlle der über dieſe Städte, ſo wie über die Vorländer im Allgemeinen eingehenden Waaren betrifft. Ueber dieſen Punkt ſprachen wir unſere Anſicht in dem Aufſatze: „Zollvereinsfragen" aus und nehmen darauf Bezug. Hier mag nur zur Entgegnung auf den betreffenden Einwurf dienen, daß ohne eine genügende Controlle an die Einführung der Maaßregel überhaupt nicht zu denken iſt. Verſtändige man ſich nur erſt darüber, ob dieſelbe wünſchenswerth iſt, angenommen, daß eine genügende Controlle zu beſchaffen ſei. Erkennt man ſie ſelbſt in dieſem Falle für nicht wünſchenswerth, ſo iſt es nutzlos, auf die Frage des Wie der Controlle einzugehen, wogegen die Verſtändigung über dieſe ſehr erleichtert wird, ſobald man darüber eins iſt, daß die Maaßregel überhaupt wünſchenswerth ſei. Ohne eine Verſtändigung über das „Ob der Maaßregel" dürfte aber diejenige über das „Wie der Controlle" ſehr ſchwer zu erreichen ſein.

Der Einwurf einer den Oſtſeehäfen durch das Geſetz erſchwerten Mitbewerbung mit Hamburg, ſelbſt ſo lange dieſes dem Zollvereine nicht beigetreten iſt, dürfte als unbegründet erkannt werden, wogegen die Mitbewerbung unſtreitig erſchwert wird, ſobald Hamburg ſich dem Zollvereine nach Annahme des vorgeſchlagenen Geſetzes anſchließt. Wohl hat man dagegen geltend gemacht, wie es nicht denkbar ſei, daß man die Hanſeſtädte an den Vortheilen des Geſetzes je würde Theil nehmen laſſen, ohne vorher eine völlige Gleichſtellung in den Zollcontrollmaaßregeln in den Hanſeſtädten und den Oſtſeehäfen, oder wenigſtens den bedeutenderen Einfuhrhäfen, jedenfalls aber dem bedeutendſten, nämlich Stettin, zu bewirken, möge nun die Gleichförmigkeit hergeſtellt werden, auf welche Weiſe ſie wolle. Hierin würde aber für Stettin ein Vortheil liegen, welcher die demſelben durch das Geſetz bereitete Er-

ſchwerung der Mitbewerbung überwiege.*) Der hiegegen erhobene Einwand, daß die Gleichſtellung nicht von der Einführung des Geſetzes abhängig gemacht zu werden brauche, und daß, falls Erleichterungen in den Controllmaaßregeln wünſchenswerth und zuläſſig gehalten werden, kein Grund vorhanden ſei, ſolche bis dahin aufzuſchieben, ſei in ſo fern nicht durchgreifend, als die freie Bewegung in den Hanſeſtädten durch die faſt nur nominellen Zölle, welche dieſelben erheben, ſo wie dadurch bedingt werde, daß eben keinerlei Unterſchied in den Zöllen in Bezug auf den Ort, woher, und die Flagge, unter welcher die Waaren eingeführt werden, ſtattfinde. In dieſer Beziehung würde eine Aenderung einzutreten haben, ſobald die Hanſeſtädte ſich dem Zollvereine nach Annahme eines Differentialzollgeſetzes anſchlöſſen, und demnach ließe ſich erſt von dieſem Umſtande die beſprochene Gleichſtellung Stettins erwarten.— Dieſer Beweisführung iſt in mehreren Punkten beizuſtimmen; nur erſcheint die Widerlegung des Einwandes, daß die Gleichſtellung nicht von der Einführung des Geſetzes abhängig gemacht zu werden brauche, in ſo fern nicht haltbar, als einerſeits die beſtehenden Zollcontrollmaaßregeln der Oſtſeehäfen nicht etwa durch einen Unterſchied in den Zöllen in Bezug auf den Ort, woher, und die

*) Daß hauptſächlich Stettin bei der vorliegenden Frage über die Erſchwerung der Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe betheiligt iſt, geht aus nachſtehendem, aus den Mittheilungen des Handelsarchivs angefertigten Verzeichniſſe des Verhältniſſes der Einfuhr dieſes Hafens zu der betreffenden Geſammteinfuhr der preußiſchen Oſtſeehäfen im Jahre 1845 hervor, als:

	Geſammteinfuhr der preußiſchen Oſtſeehäfen.	Einfuhr Stettins.
Zucker, roher	448,809 Ctr.	346,587 Ctr.
Thran	205,573 "	199,427 "
Farbeholz	170,930 "	163,158 "
Reis	103,710 "	91,929 "
Caffe	88,538 "	60,034 "
Palm- ꝛc. Oel	61,503 "	61,273 "
Baumwolle	23,766 "	8,032 "
Gewürze	23,714 "	17,193 "
Tabak	10,629 "	3,427 "

Flagge, unter welcher die Waaren eingehen, bedingt werden, und als andrer Seits unter allen Umſtänden darauf Bedacht genommen werden dürfte, den Hanſeſtädten die möglichſt freie Bewegung zu erhalten. Jedenfalls möchte die Gleichſtellung nur theilweiſe von der Einführung des Geſetzes abhängen und es deßhalb kaum angemeſſen ſein, das ganze Gewicht derſelben in Gegenrechnung für die erwähnte Erſchwerung der Mitbewerbung Stettins zu bringen, ein wie großer Erſatz in ihr auch liegen würde. — Es komme davon indeſſen ſo viel oder ſo wenig auf Rechnung des Geſetzes, als es wolle; immer wird ein Theil dieſem zuzuſchreiben und darin, ſo wie in den Vortheilen, die das Geſetz der preußiſchen Flagge ſichert, endlich in der mittelbaren Wirkung deſſelben ein volles Gegengewicht für jene Erſchwerung zu finden ſein.

Schließen wir hiemit die Erörterung der Einwirkung des Geſetzes auf den Verkehr der Oſtſeehäfen und wenden uns einigen einzelnen Bemerkungen in der Schrift Nr. 2. zu, über welche eine Verſtändigung wünſchenswerth erſcheint. In einem Gutachten der königsberger Kaufmannſchaft, welches in derſelben mitgetheilt iſt, heißt es:

> „Eben ſo können wir nicht darin übereinſtimmen, daß die meiſten größern Nationen unſere Schiffe in ihren Häfen beſchweren und hintenanſetzen oder gar ausſchließen. Mit Ausnahme Englands werden unſere Schiffe in faſt allen auswärtigen Häfen eben ſo wie in unſeren Häfen die auswärtigen Schiffe behandelt."

Der Sinn dieſer Worte iſt uns nicht ganz klar. In Bezug auf die Abgabe von dem Schiffskörper werden nämlich preußiſche Schiffe, dem Grundſatze nach, in allen auswärtigen Häfen und ſomit auch in England eben ſo behandelt, wie die auswärtigen Schiffe in preußiſchen Häfen und zwar in Folge des Geſetzes vom 20. Juni 1822, welches die höheren Hafenabgaben für die Schiffe derjenigen Nationen anordnet, welche die preußiſchen Schiffe nicht gleich den inländiſchen behandeln. — Es kann ſich mithin die gedachte Bemerkung nicht wohl auf die Abgaben vom Schiffskörper beziehen. Sind aber diejenigen von der Ladung preußiſcher Schiffe gemeint,

ſo werden in dieſer Beziehung die preußiſchen Schiffe von den meiſten größeren Nationen und nicht etwa nur von England anders und zwar ungünſtiger behandelt, als die auswärtigen Schiffe in preußiſchen Häfen. Während nämlich in dieſen von den Ladungen der Schiffe aller Nationen, ſie mögen herkommen, woher ſie wollen, dieſelben Zölle erhoben werden, als von den nämlichen Ladungen preußiſcher Schiffe, ſchließt Großbritannien die Ladungen preußiſcher Schiffe in indirecter Fahrt, ſo wie außereuropäiſche Erzeugniſſe aus preußiſchen Häfen unter jeder Flagge von dem Verbrauche des Landes ganz aus; Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Spanien und Portugal, anderer Staaten nicht zu gedenken, aber belegen die Ladungen preußiſcher Schiffe in indirecter Fahrt mit höhern Zöllen, als dieſelben Ladungen in ihren nationalen Schiffen, oder erheben höhere Zölle von Waaren aus preußiſchen Häfen, als von denſelben Waaren aus dem Erzeugungslande.

Es iſt nicht anzunehmen, daß der königsberger Kaufmannſchaft dieſes unbekannt ſein ſollte, und müſſen wir vermuthen, daß mit der betreffenden Bemerkung derſelben etwas hat geſagt werden ſollen, was wir ſolcher zu entnehmen nicht im Stande ſind.

In derſelben Schrift Nr. 2. befindet ſich auch ein Gutachten der Aelteſten der Kaufmannſchaft von Danzig, worin es heißt:

„Worin beſtehet der Vortheil des Landes bei der vaterländiſchen Rhederei? Gewiß nicht hauptſächlich in dem Nettogewinn des Rheders, ſondern

1) in dem Schiffsbau;
2) in der Verwerthung des dazu erforderlichen Materials;
3) in der Verwerthung der Landesproducte zur Verproviantirung der Schiffe;
4) in der Erwerbsquelle für aus Einheimiſchen beſtehende Seeleute.

Alle dieſe Vortheile werden nur erreicht, wenn die Schiffe im Lande gebaut werden und von und nach dem eigenen Lande fahren. Der Vorzug der Zollvergütung ſoll aber ausgedehnt werden auf alle Nordſeehäfen zwiſchen Schelde und Elbe.

Wenn nun in dieſer Hinſicht die Nachtheile unſerer Mauth-

geſetze ſehr richtig hervorgehoben werden, und der Sundzoll dazu gerechnet wird, iſt es alsdann denkbar, daß unſere Schiffe, wenn ſie auf die Zollvergütung Anſpruch machen wollen, auf andere Häfen werden fahren können, als auf die bekannten Nordſeehäfen?

Wo bleiben alsdann die als dem Lande im Allgemeinen zugehend oben benannten Vortheile der inländiſchen Rhederei? Und was verbleibt dem Rheder, wenn er ſein Geſchäft nicht ſelbſt betreiben (kann?), den Schiffshaushalt, die Reparaturen ꝛc. alles durch fremde Hände gehen laſſen muß — ein Weg für das Schiff wie der des Schafes durch eine Dornenhecke."

Der vorſtehenden Bezeichnung der Vortheile, welche dem Lande aus der vaterländiſchen Rhederei erwachſen, ſtimmen wir vollkommen bei, desgleichen der Behauptung, daß dieſelben alle nur dann erreicht werden, wenn die Schiffe im Lande gebaut werden und von und nach dem eigenen Lande fahren.

Weniger einverſtanden ſind wir damit, daß im Falle des Geſetzes preußiſche Schiffe, wenn ſie auf die Zollvergütung Anſpruch machen wollen, nur auf die Nordſeehäfen werden fahren können, wogegen wir einräumen, daß in dieſem Falle die größere Zahl der geeigneten Schiffe auf jene Häfen, und nur die kleinere Zahl auf Oſtſeehäfen fahren wird.

Unverſtändlich aber iſt uns die letzte Frage des Gutachtens: Wo bleiben alsdann (nämlich im Falle der Fahrten auf die Nordſeehäfen) die als dem Lande im Allgemeinen zugehend bezeichneten Vortheile der Rhederei? — Es verbleiben nämlich dem Lande ſelbſt in dieſem Falle der Vortheil Nr. 1. ganz, die Vortheile Nr. 2 und 4. aber zum größern Theile. Außerdem aber bleibt ihm der Nettogewinn des Rheders; es bleibt ihm der Vortheil, daß ſeinen Schiffen Auswege geöffnet werden, welche ihnen jetzt fehlen. Das Bild des Schafes durch die Dornenhecke mag ſehr bezeichnend ſein; nur iſt es in ſo fern nicht ſchlagend, als Niemand den Rheder zu ſeinem Geſchäfte zwingt. Findet er wegen des Weges durch die Dornenhecke keinen Vortheil dabei, Schiffe für die Fahrt auf die Nordſeehäfen zu halten, ſo wird er es eben nicht thun; findet er es aber

trotz deſſen vortheilhaft, ſo führt ihm das Geſetz einen Gewinn zu, den er vorher nicht hatte.

Wohl mag dem Gutachten die Anſicht zum Grunde liegen, daß man fortfahren werde, im Auslande gebaute Schiffe auf die ſeitherige Weiſe zu naturaliſiren, und vollkommen Recht hat es, daß im Falle der Benutzung auswärtig gebauter Schiffe und deren Fahrt auf die Nordſeehäfen dem Lande von den aufgezählten Vortheilen 1 bis 4. ſo gut wie Nichts zukommt. Zweifeln möchten wir aber, daß im Falle des Geſetzes mit dem Naturaliſiren fremder Schiffe auf die ſeitherige Weiſe wird fortgefahren werden.

In Vorſtehendem waren wir bemüht, das Unbegründete in den Einwürfen der genannten Veröffentlichungen zu widerlegen. Laſſen wir eine Beleuchtung der in denſelben aufgeſtellten Behauptung folgen: daß einer der Zwecke der Maaßregel, und zwar die Begegnung der Geſetze des Auslandes, auf eine geeignetere Weiſe, als die vorgeſchlagene, zu erreichen ſei. Dieſe Behauptung iſt in der Veröffentlichung Nr. 4. enthalten, einer Veröffentlichung, welcher ein großes Gewicht beigelegt iſt, nicht allein, weil ſie von vierzehn Landtagsabgeordneten der Oſtſeeprovinzen unterzeichnet iſt, ſondern auch, weil bekannte Namen aus dem Handelsſtande faſt aller größern Seeſtädte dieſer Provinzen ſich mit dem Inhalte einverſtanden erklärt haben. Aus dieſem Grunde glauben wir, auf eine etwas umſtändlichere Prüfung der Behauptung eingehen zu dürfen. Folgendes ſind die betreffenden Worte der genannten Veröffentlichung:

„. . . Da den directen Beziehungen aus außereuropäiſchen Productionsländern poſitive Hinderniſſe nicht entgegenſtehen, ſo wird die vorgeſchlagene Maaßregel (der Differentialzölle) weniger ein Beförderungsmittel (der directen Beziehungen?) als eine entſchiedene Beſchränkung des indirecten Verkehrs ſein, welcher unter gewiſſen Verhältniſſen vortheilhafter betrieben werden kann, als der directe.

Um einer Beeinträchtigung zu begegnen, welche der vaterländiſchen Rhederei durch die Schifffahrtsgeſetze anderer Nationen zugefügt werden, ſind die Differentialzölle im Allgemeinen nicht

nöthig. Es genügt bei Schließung von Handels- und Schifffahrtsverträgen,

für Begünstigungen, Gegenbegünstigungen und für jede einzelne Beschränkung eine entsprechende Repressalie anzuordnen."

Verstehen wir diese Worte recht, so wollen sie sagen, daß die Anordnung einer entsprechenden Repressalie für jede einzelne Beschränkung, welche die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen der vaterländischen Rhederei auflegen, den indirecten Verkehr weniger beschränken würde, als das vorgeschlagene Differentialzollgesetz, welches alle indirecten Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse gleichmäßig trifft.

Untersuchen wir die Richtigkeit dieser Ansicht. Fassen wir zuerst die Beschränkungen in's Auge, welche die fremden Schifffahrtsgesetze nicht etwa nur der preußischen Rhederei, sondern dem preußischen Seeverkehre im Allgemeinen, einschließlich des Seehandels, auflegen, da nämlich jene Gesetze den ganzen Seeverkehr berühren, und entwerfen wir dann ein Bild der Verhältnisse, wie sie sein würden, wenn für jede einzelne Beschränkung des Auslandes eine entsprechende Repressalie angeordnet wird. Wir werden uns dabei, um nicht zu weitläuftig zu sein, auf die Gesetze der hauptsächlichsten europäischen Staaten und zwar auf diejenigen Bestimmungen derselben beschränken, welche den Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen betreffen, als denjenigen, auf den es bei der vorliegenden Frage zunächst ankommt, aber auch von diesen Bestimmungen nur die wesentlichsten Punkte hervorheben und namentlich die Gesetze, durch welche der Verkehr mit den eigenen Colonien der verschiedenen Staaten geregelt wird, von der Untersuchung ausschließen. Es kommt hier nämlich nicht darauf an, die Frage der Beschränkungen, welche die fremden Schifffahrtsgesetze dem preußischen Seeverkehre auflegen, zu erschöpfen, als vielmehr an einer bestimmten Klasse derselben die Richtigkeit der fraglichen Ansicht zu prüfen. Dabei möge man sich nicht daran stoßen, daß die den Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen betreffenden Gesetze des Auslandes für die Ostseehäfen, so weit es den Handel aus denselben mit jenen Erzeugnissen betrifft, in den meisten Fällen keine

oder geringe Bedeutung haben. Theils nämlich haben jene Geſetze, wie im Falle Schwedens, auch für den Handel aus den Oſtſeehäfen eine praktiſche Bedeutung; theils aber handelt es ſich um ein Geſetz, welches die Seebelänge von ganz Norddeutſchland in's Auge faßt, und für dieſe ſind die genannten Geſetze des Auslandes von ſehr weſentlicher praktiſcher Bedeutung.

Um mit Großbritannien anzufangen, ſo läßt es, wie bereits erwähnt, die Einfuhr der Erzeugniſſe Aſiens, Afrikas und Amerikas aus europäiſchen Häfen, ſo wie die Einfuhr derſelben Erzeugniſſe in anderen, als britiſchen oder den Schiffen des Erzeugungs- und Ausfuhrlandes, zum Verbrauche des Landes nicht zu.

Frankreich und Belgien beſteuern außereuropäiſche Erzeugniſſe, wenn ſie aus europäiſchen Häfen und in anderen, als beziehentlich franzöſiſchen und belgiſchen Schiffen kommen, weſentlich höher, als dieſelben Erzeugniſſe, direct aus dem Erzeugungslande in nationalen Schiffen eingeführt.

In Holland bezahlen alle Waaren und ſomit auch außereuropäiſche Erzeugniſſe, in holländiſchen Schiffen eingeführt, in der Regel 10 Procent weniger Zoll, als dieſelben Einfuhren in fremden Schiffen.

Dänemark erläßt auf die hauptſächlichſten außereuropäiſchen Erzeugniſſe bei der directen Einfuhr in däniſchen Schiffen und, falls in demſelben Schiffe ein entſprechendes Quantum inländiſcher Erzeugniſſe nach einem außereuropäiſchen Hafen dagegen ausgeführt iſt, 25 Procent vom Zolle.

Schweden erläßt desgleichen auf die directen Einfuhren transatlantiſcher Erzeugniſſe in ſchwediſchen Schiffen 15 bis 33⅓ Procent vom Zolle, nach Maaßgabe der Entfernung des Ausfuhrlandes.

Spanien erhebt von außereuropäiſchen Erzeugniſſen bei der directen Einfuhr in nationalen Schiffen geringere Zölle, als von denſelben Erzeugniſſen aus europäiſchen Häfen in fremden Schiffen. Erzeugniſſe China's werden nur in ſpaniſchen Schiffen zugelaſſen.

In Portugal bezahlen alle Waaren und ſomit auch außereuropäiſche Erzeugniſſe in fremden, dem Erzeugungslande der Waa-

ren nicht angehörenden Schiffen eingeführt, 20 Procent mehr Zoll, als dieſelbe Einfuhr in portugieſiſchen oder in Schiffen des Erzeugungslandes.

Hinzugefügt mag werden, daß die preußiſchen Schiffe den holländiſchen in der directen, den däniſchen und ſchwediſchen aber auch in der indirecten Fahrt, vertragsmäßig gleichgeſtellt ſind.

Aus Vorſtehendem geht hervor, daß Großbritannien die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus preußiſchen Häfen und in preußiſchen Schiffen zum Verbrauche des Landes gar nicht zuläßt; daß Holland und Portugal Unterſchiedszölle zum Nachtheile der preußiſchen Flagge, Dänemark und Schweden Unterſchiedszölle zum Nachtheile des Handels aus preußiſchen Häfen, endlich Frankreich, Belgien und Spanien Unterſchiedszölle zum Nachtheile ſowohl der preußiſchen Flagge, als auch des Handels aus preußiſchen Häfen haben; und zwar iſt die Größe des Unterſchieds nicht allein bei den verſchiedenen Staaten verſchieden, ſondern auch bei den einzelnen Staaten verſchieden, beziehentlich nach Maaßgabe des Artikels, der Entfernung des Ausfuhrlandes und der Flagge, ob letztere nämlich diejenige des Ausfuhrlandes oder ſonſt eines fremden Landes iſt.

So weit die Beſchränkungen, welche die Schifffahrtsgeſetze anderer Nationen dem Verkehre mit außereuropäiſchen Erzeugniſſen in preußiſchen Schiffen und aus preußiſchen Häfen auflegen. Denken wir uns demnächſt die Verhältniſſe, wenn nach Anleitung der Behauptung, welche in der in Rede ſtehenden Veröffentlichung aufgeſtellt iſt, für eine jede einzelne Beſchränkung eine entſprechende Repreſſalie angeordnet wird. Außereuropäiſche Erzeugniſſe würden in dieſem Falle 1) von Großbritannien kommend, oder auch in britiſchen Schiffen irgend woher kommend, vom Verbrauche Preußens ganz auszuſchließen; 2) in holländiſchen Schiffen aus nicht holländiſchen Häfen kommend, in der Regel 10 Procent; 3) in portugieſiſchen Schiffen 20 Procent; 4) von Dänemark und Schweden kommend 15 bis 33⅓ Procent; 5) von Frankreich, Belgien und Spanien kommend, oder auch in den Schiffen dieſer Staaten irgend woher kommend, ſchlechter im Zolle zu ſtellen ſein, als die

directe Einfuhr in preußiſchen Schiffen und zwar bei den letzten Staaten ſchlechter, je nachdem dieſe die verſchiedenen Artikel, aus den verſchiedenen Theilen der Erde unter den verſchiedenen Flaggen kommend, verſchieden beſteuern.

Welche von beiden Maaßregeln, nämlich:

1) die Erlaſſung des vorgeſchlagenen Geſetzes, wodurch außereuropäiſchen Erzeugniſſen in Zollvereins- oder gleichgeſtellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct eingeführt, eine Begünſtigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird, demnach ein Geſetz, welches die indirecten Einfuhren aus allen Ländern und unter allen nicht gleichgeſtellten fremden Flaggen gleich behandelt; oder

2) diejenige, welche die beſprochene Veröffentlichung für genügend hält, nämlich: die Anordnung entſprechender Repreſſalien für jede einzelne Beſchränkung des Auslandes, in welchem Falle die Einfuhren außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus Großbritannien oder in britiſchen Schiffen zum Verbrauche des Landes gar nicht zugelaſſen, den andern Staaten gegenüber aber eine Menge der verſchiedenſten Zollſätze einzuführen ſein würden;

den indirecten Verkehr am meiſten zu beſchränken droht, glauben wir nach dem Geſagten der Beurtheilung des Leſers überlaſſen zu dürfen. Bei uns findet kein Zweifel darüber ſtatt, daß ſolches die Maaßregel Nr. 2. iſt. Freilich trifft diejenige Nr. 1. nicht allein die Einfuhren aus Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland Dänemark, Schweden, Spanien und Portugal, ſondern gleichmäßig auch die Einfuhren aus allen noch übrigen Zwiſchenmärkten, und namentlich aus den Hanſeſtädten, was von dem Standpunkte der Oſtſeehäfen aus einige Beachtung verdient. Während nämlich im Falle der Anordnung einer entſprechenden Repreſſalie für jede einzelne Beſchränkung die Einfuhren aus den Hanſeſtädten, bei der von denſelben befolgten völligen Handelsfreiheit, ohne alle Beſchränkung bleiben würden, trifft das Differentialzollgeſetz dieſe Einfuhren, ſo lange die Hanſeſtädte nicht Glieder des Zollvereins ſind gleichmäßig mit allen andern indirecten Einfuhren. Nichts deſto we-

niger bleibt die Beſchränkung, welche das in Rede ſtehende Geſetz dem indirecten Verkehre im Allgemeinen auflegt, immer weſentlich kleiner, als diejenige, welche demſelben erwächſt, falls für jede einzelne Beſchränkung des Auslandes eine entſprechende Repreſſalie angeordnet wird.

Bei dem vorſtehenden Vergleiche ſind, wie erwähnt, nur die Beſchränkungen in's Auge gefaßt, welche die fremden Schifffahrtsgeſetze dem Verkehre mit außereuropäiſchen Erzeugniſſen auflegen. Wollte man für alle Beſchränkungen des Auslandes eine entſprechende Repreſſalie anordnen, ſo würden dieſe in's Unendliche zu gehen haben, und wohl darf es als ein Verdienſt des Geſetzes bezeichnet werden, daß es ſich auf den Verkehr mit außereuropäiſchen Erzeugniſſen, als den in jeder Beziehung wichtigſten beſchränkt, nichts deſto weniger aber dem Zollvereine ein Unterhandlungsmittel giebt, welches gegen alle die Ladung betreffenden Beſchränkungen des Auslandes mit Nutzen anzuwenden iſt.

Sind wir nicht im Stande, die beſprochene Behauptung für eine richtige zu erkennen, ſo mag hier zu Gunſten des von uns vertheidigten Geſetzes noch der Umſtand hervorgehoben werden, daß der Weg deſſelben in Preußen ſchon einmal betreten iſt, und zwar bei Gelegenheit des mehrgedachten Geſetzes von 1822. Auch da ordnete man nicht eine entſprechende Repreſſalie für jede einzelne Beſchränkung des Auslandes an, ſondern erließ ein Geſetz, welches alle fremden Staaten gleichmäßig traf.

Wohl iſt es anzuerkennen, daß das vorgeſchlagene Differentialzollgeſetz, wie bereits oben erwähnt, die Gegenſeitigkeit mit dem Auslande nicht ſo vollkommen herzuſtellen im Stande iſt, als ſolches die Anordnung einer entſprechenden Repreſſalie für jede einzelne Beſchränkung des Auslandes thun würde. Es iſt eben ſo wenig dazu im Stande, wie das mehrgenannte Geſetz von 1822 im Stande war, vollkommene Gegenſeitigkeit in Betreff der den Schiffskörper treffenden Abgaben herzuſtellen, d. h. eine Gegenſeitigkeit der Art, daß die fremden Belänge in den preußiſchen Häfen mit ganz denſelben Beſchränkungen getroffen werden, welche die preußiſchen Belänge in fremden Häfen treffen. Dagegen macht das in

Rede ſtehende Geſetz den Anſpruch, daß, falls den betreffenden Geſetzen des Auslandes überhaupt entgegengetreten werden ſoll, ſolches durch ſeine Beſtimmungen auf die den Verhältniſſen des Zollvereins angemeſſenſte Weiſe geſchieht.

In den angezogenen Worten der Veröffentlichung Nr. 4. wird auch des Mittels der Unterhandlungen mit dem Auslande gedacht, als eines geeigneten, den Beſchränkungen deſſelben zu begegnen: man ſoll für Begünſtigungen Gegenbegünſtigungen anordnen. Worin letztere beſtehen ſollen, ſagt die Veröffentlichung nicht, und ſteht es dahin, was dabei gedacht iſt. Wir ſind der Meinung, daß das vorgeſchlagene Geſetz ſich unter Erwägung aller Verhältniſſe als das geeignetſte Mittel erweiſt, um Gegenbegünſtigungen anordnen zu können, und gerade mit aus dem Grunde erſcheint es empfehlenswerth. Ohne ein Unterhandlungsmittel, wie ein ſolches in dem Geſetze liegt, dürften aber alle Unterhandlungen nach wie vor fruchtlos bleiben. Zur Verſtändigung über dieſen Punkt erinnern wir daran, wie fruchtlos nach hergeſtelltem Frieden alle Bemühungen Preußens waren, Großbritannien auf dem Wege der Unterhandlungen zur Gleichſtellung der preußiſchen Flagge in der directen Fahrt zu bewegen, und daß ſie erſt dann einen Erfolg hatten, als Preußen ſich durch das oft angezogene Geſetz von 1822 das Unterhandlungsmittel aneignete. Großbritannien gewährte in dem Vertrage von 1824 die gewünſchte Gleichſtellung der preußiſchen Flagge in der directen Fahrt. — Unterhandlungen ohne Unterhandlungsmittel dürften ſich aber, wie erwähnt, auch ferner als nutzloſer Kraftaufwand erweiſen.

In dem Geſagten glauben wir auf die hauptſächlichſten Einwürfe abſeiten der Vertreter der Oſtſeebelänge geantwortet zu haben. Wir waren bemüht zu beweiſen, 1) daß die Furcht vor Repreſſalien des Auslandes, namentlich Großbritanniens, deßhalb eine unbegründete ſei, weil das Geſetz eben nur die Herſtellung der Gegenſeitigkeit bezweckt; 2) daß die Opfer, welche ſolches dem Verkehre der Oſtſeehäfen in gewiſſen Richtungen auflegt, durch Begünſtigung deſſelben in andern Richtungen, durch die Vortheile, die es der preußiſchen Flagge ſichert, endlich durch die mittelbare

Wirkung des Geſetzes aufgewogen werden; 3) daß das allſeitig gutgeheißene Mittel, den Beſchränkungen des Auslandes zu begegnen, den Verkehr ungleich mehr beläſtigen würde, als ſolches von dem vorgeſchlagenen Geſetze zu erwarten ſteht. — Was wir nicht bewieſen haben und zu beweiſen auch nicht unternahmen, iſt, daß daſſelbe der Freiheit des Verkehrs keine Feſſeln anlegt. Unverkennbar thut es dies, ſtellt dagegen aber die Entfernung der Feſſeln in Ausſicht, welche die Geſetze des Auslandes dem Verkehre der Oſtſeeprovinzen, gleich aller übrigen deutſchen Küſtenſtaaten auflegen; es ſtellt einen Zuſtand in Ausſicht, wo alle Feſſeln gegenſeitig fallen.

Auf Fragen, wie diejenigen, in wie fern die Größe der preußiſchen Rhederei den Anforderungen entſpricht, welche in dieſer Beziehung gemacht werden können, in wie fern andere Maaßregeln geeigneter ſind, ihren Aufſchwung zu befördern, oder überhaupt den Wohlſtand der Oſtſeeprovinzen zu erhöhen, ſind wir abſichtlich nicht eingegangen, da ſie, wie nützlich ihre Unterſuchung an ſich auch ſein mag, zu der vorliegenden Frage in keiner unmittelbaren Beziehung ſtehen. — Möge die preußiſche Rhederei eine Höhe haben, welche ſie wolle, ſo liegt darin weder ein Für, noch ein Gegen eine Maaßregel, welche, nach der Anſicht ihrer Freunde, auf die Entwicklung der Rhederei nur günſtig einwirken kann. Daß aber Raum zu einer ſolchen Entwicklung vorhanden iſt, wird von keiner Seite in Abrede geſtellt. *) — Betreffend die Frage, in wie fern andere Maaßregeln geeigneter ſind, den Aufſchwung der Rhederei

*) In den Veröffentlichungen Nr. 3 und 4. heißt es, die preußiſche Flagge ſei in ihrer Entwicklung ohne Schutzzölle fortgeſchritten; eine Behauptung, welche mit dem Thatbeſtande ſchwer in Einklang zu bringen iſt. Das Geſetz vom 20. Juni 1822, „wegen bewilligter Begünſtigungen inländiſcher Rhedereien," gewährt nämlich unverkennbar für den Schiffskörper einen Schutzzoll, und zwar, dem Grundſatze nach, einen ähnlichen Schutzzoll, wie der in dem vorgeſchlagenen Geſetze für die Ladung angeordnete. — Sei es in Folge des Geſetzes von 1822 und des dadurch bedingten Vertrages mit Großbritannien von 1824, ſei es in Folge anderer Umſtände, gerade von der Zeit fängt ein Aufſchwung in der preußiſchen Rhederei an. Während nämlich der Beſtand derſelben von 68,080 Laſten in 1815 auf 58,007 Laſten Ende 1825 heruntergegangen war, iſt er ſeitdem mit einigen Schwankungen allmälig auf 113,650 Laſten Ende 1846 geſtiegen.

zu befördern, oder überhaupt den Wohlstand der Oſtſeeprovinzen zu erhöhen, ſo ſind wir damit ganz einverſtanden, daß es Mittel giebt, namentlich die in den Veröffentlichungen empfohlenen Schiffsprämien, Aufhebung des Sundzolls und dergleichen mehr, welche ſolches ungleich unmittelbarer bewirken würden, als das vorgeſchlagene Geſetz; nur dürfte darüber Meinungsverſchiedenheit ſtattfinden, in wie fern dieſelben aus andern Rückſichten zuläſſig ſind oder nicht. Handelte es ſich um eine Unterſuchung, wie die Rhederei, wie der Wohlſtand der Oſtſeeprovinzen am beſten zu heben ſeien, ſo würde es ganz an ſeiner Stelle ſein, die etwa empfohlenen verſchiedenen Mittel gegen einander abzuwägen. Die vorliegende Frage iſt aber eine andere, und verzichten wir aus dieſem Grunde darauf, jene Punkte hier zur Erörterung zu bringen.

Waren wir bemüht, den Einwürfen zu begegnen, welche abſeiten der Vertreter der Oſtſeebelänge gegen das Geſetz erhoben ſind, ſo müſſen wir doch in Abrede ſtellen, daß daſſelbe überhaupt von dem Standpunkte einzelner Provinzen aus beurtheilt werden könne. Das Geſetz in ſeinen Wirkungen, nicht etwa nur für den preußiſchen Staat, ſondern für den Zollverein, ja, mehr oder weniger für ganz Deutſchland, will vielmehr von dem Standpunkte des Zollvereins aus, mit ſeinen Flußgebieten vom Rhein bis zur Memel, beurtheilt ſein.

5) Ueber Differentialzölle im Verhältniß des deutschen Zollvereins u. ſ. w.
6) Nationale Handelspolitik. Differentialzölle? Schifffahrtsgeſetz? u. ſ. w.
7) Das Differentialzoll-Syſtem nach den bei mehreren Nordſeeſtaaten zur Erörterung gekommenen Vorſchlägen u. ſ. w.

Von den vorſtehend genannten Veröffentlichungen, welche den Grundſatz der Differentialzölle mehr oder weniger entſchieden verwerfen, iſt die wichtigſte Nr. 7, die bekannte hamburgiſche Denkſchrift. — Ehe wir auf dieſelbe eingehen, gedenken wir zuvor der Schrift Nr. 5, welcher wegen ihres Verfaſſers einige Wichtigkeit beigelegt iſt.

Ihre Aufgabe beſteht darin, durch Darlegung der bei der Differentialzollfrage in Betracht kommenden Momente zur Verſtändigung über dieſelbe beizutragen. Sie beleuchtet zu dem Ende die verſchiedenen Arten von Differentialzöllen und begleitet eine Zuſammenſtellung der gemachten verſchiedenen Vorſchläge mit prüfenden Bemerkungen. Das Ergebniß ihrer Ausführungen iſt, daß der Zollverein nicht in der Lage ſei, durch Differentialzölle irgend etwas Großes zu erzielen, daß von einer Verwirklichung der gemachten Vorſchläge keine Rede werde ſein können, daß die Anordnung von Differentialzöllen nur zuläſſig ſein werde, wenn ſich Gelegenheiten zum Abſchluſſe vortheilhafter Handelsverträge darbieten, oder wenn ſich dringende Veranlaſſung ergiebt, Retorſionsmaaßregeln in der Form von Differentialzöllen zu ergreifen. Höchſtens

könnte die Rede davon sein, zur Förderung des directen Verkehrs mit transatlantischen Ländern, einzelne indirect eingehende überseeische Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, in so fern solches practisch ausführbar sein sollte. Empfohlen wird die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder, auch die Frage aufgeworfen, ob die Rhederei durch die Gewährung von Prämien zu unterstützen sein möchte?

Das Ergebniß der Ausführungen ist wenig entscheidend. Die Schrift sagt: die Anordnung von Differentialzöllen wird zulässig sein, wenn sich dringende Veranlassung ergiebt, Retorsionsmaaßregeln zu ergreifen; es kann die Rede davon sein, einzelne indirect eingehende überseeische Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, in so fern solches practisch ausführbar sein sollte. Die Fragen, ob dringende Veranlassung zu Retorsionsmaaßregeln vorhanden, ob es practisch ausführbar, einzelne indirect eingehende Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, läßt sie unerledigt, während es mehr oder weniger diese Fragen sind, auf welche es ankommt.

Wegen des Mangels an Entschiedenheit in dem Ergebnisse (für gewisse Fälle stimmt der Verfasser, wie gezeigt, den durch das Gesetz angeordneten Differentialzöllen bei) verzichten wir darauf, auf die Ausführungen der Schrift im Allgemeinen einzugehen. Nur da, wo dieselbe eine Maaßregel ohne Vorbehalt empfiehlt, fühlen wir uns gedrungen, ihr entgegen zu treten; desgleichen fordert der folgende Punkt zu einer Beleuchtung auf.

Der Verfasser gedenkt des Falles, daß in Folge der vorgeschlagenen Differentialzölle ein Theil des Eigen- und Commissionshandels der Nordseeplätze auf die hinterliegenden vereinsländischen Handelsplätze übergehen dürfte und meint, daß solches zum Nachtheile der vereinsländischen Binnenländer gereichen könnte. Folgendes Beispiel soll dieses klar machen:

„Die größeren Tabacksfabrikanten in dem vereinsländischen Binnenlande finden es gegenwärtig am vortheilhaftesten, ihren Bedarf an Tabacksblättern in den Nordseeplätzen zu kaufen. Da nicht alle Tabacksfabrikanten in der Lage sein würden, in den Erzeugungsländern Verhältnisse zu gründen, um dort zu kaufen,

so würde, wenn die Kaufleute in den Nordseeplätzen künftig bloß als Spediteure bei dem Verkehr in rohen Tabacken wirken sollten, ein Theil ihres gegenwärtigen Verkehrs in diesem Artikel voraussichtlich in die der Nordsee zunächst gelegenen vereinsländischen Handelsplätze geleitet werden, z. B. nach Cöln. Die Folge hiervon wäre, daß die Tabacksfabrikanten zu Bingen, Mainz, Mannheim, Frankfurt, Offenbach u. s. w., welche gegenwärtig ihre Tabacke zum Theil in Amsterdam, Rotterdam u. s. w. zu kaufen und in directer Fahrt aus diesen Seeplätzen zu beziehen pflegen, für die Folge auf Cöln hingewiesen wären. Die Tabacke, welche gegenwärtig von der Nordsee ab aus erster Hand nach ihrem Bestimmungsorte gelangen, müßten vor Erreichung des letzteren durch zwei Hände gehen. Sie würden als Speditionsgut nach Amsterdam oder Rotterdam gelangen und von da ab, in den Eigenhandel oder Commissionshandel von Cöln übergehen. Der oberländische Tabacksfabrikant würde hiernach in den Fall kommen, in Amsterdam oder Rotterdam die Speditionsgebühren und in Cöln Kosten der Ausladung und Einladung zu bezahlen, welche er gegenwärtig bei dem directen Bezug aus Seehäfen erspart. Außerdem würden die oberländischen Tabacksfabrikanten gezwungen werden, alte Verbindungen aufzugeben, deren Beibehaltung für sie unter Umständen von Interesse sein dürfte."

Daß die vorgeschlagenen Zölle der Handelsfreiheit Fesseln anlegen; daß namentlich in den Verbindungen in Folge derselben manche mit Opfer verknüpfte Versetzungen eintreten dürften; ferner, daß sie geeignet sind, die Kleinhändler im Zollverein in vermehrte Beziehung zu den Großhändlern in demselben zu bringen, ist unverkennbar, und, in so fern jeder Zwang von Uebel ist, wenn er nicht von Vortheilen überwogen wird, drängt sich auch hier die Frage auf, in wie weit letzteres bei der in Rede stehenden Maaßregel der Fall ist. Dieses im Allgemeinen zu untersuchen, liegt hier nicht vor, und müssen wir in der Beziehung auf andere Theile dieser Schrift verweisen. Betreffend den in Rede stehenden besondern Fall, so können wir es aber für die Gesammtheit nur für vor-

theilhaft erkennen, wenn Großhändler im Zollvereine die Stelle derjenigen im Auslande einnehmen; wenn ersteren der Gewinn zufällt, welcher auf dem Betriebe des Geschäfts mit den Erzeugungsländern ruht, ein Gewinn, den seither in den meisten Fällen der Großhändler im Auslande sich aneignete. Sehr wahrscheinlich ist es, daß im Falle der Einführung der Differentialzölle ein Theil des gegenwärtigen Verkehrs der Nordseeplätze in die, der Nordsee zunächst gelegenen vereinsländischen Handelsplätze geleitet werden wird, so hinsichtlich des Rheingebiets z. B. nach Cöln. Für die Gesammtheit können wir darin nur einen Vortheil erblicken, mag immerhin Städten, wie Bingen, Mainz, Mannheim u. s. w. die Mitbewerbung mit Cöln dadurch erschwert werden. Unumgänglich nothwendig erscheint es aber nicht, die Güter in Cöln aus- und einzuladen; vielmehr hängt es von den zu treffenden Einrichtungen ab, in wie fern es dem Großhändler in den vereinsländischen Handelsplätzen, in dem vorliegenden Falle, dem Cölner, würde gestattet werden können, die Waaren von der Seestadt unmittelbar nach ihrem Bestimmungsorte, als z. B. Bingen, Mainz u. s. w., demnach ohne Erhöhung der Kosten, gelangen zu lassen. Auch liegt Nichts in der Natur der Differentialzölle, wodurch letztere Städte von einer ähnlichen Betheiligung an dem Betriebe des Geschäftes mit den Erzeugungsländern, wie diejenige Cölns, ausgeschlossen werden.

Was demnächst die von dem Verfasser empfohlene Maaßregel betrifft, so sagt derselbe:

„Als zweckmäßige, practisch ausführbare Maaßregel zur Wahrung und Förderung der Interessen der vereinsländischen Rhederei wird sich unter den gegebenen Verhältnissen nur empfehlen: die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder von den Schiffen derjenigen Nationen, welche durch ihre Gesetze und Einrichtungen die eigene Schifffahrt vor der vereinsländischen begünstigen."

In so fern unter Wahrung der Interessen der vereinsländischen Rhederei Schutz gegen die Gesetze des Auslandes verstanden ist, können wir die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder, ei-

ner Abgabe, welche nur den Schiffskörper trifft, als zweckmäßige Maaßregel nicht anerkennen, halten ſie vielmehr aus den Eingangs erwähnten Gründen für unzureichend, den Geſetzen des Auslandes, welche ſich auf die Ladung beziehen, entgegen zu wirken. Dagegen ſtimmen wir dem Verfaſſer darin bei, daß in keinem fremde Laude geſetzliche Vorſchriften oder vertragsmäßige Beſtimmungen beſtehen, welche ſpeciell gegen den Zollverein gerichtet ſind, und daß deßhalb von einer Verletzung der Nationalehre nicht die Rede ſein kann. Es iſt aber nicht dieſe Verletzung, um derentwillen Differentialzölle gewünſcht werden, ſondern, abgeſehen von andern Beweggründen, der Umſtand, daß die Seebelänge des Zollvereins den Geſetzen des Auslandes, ſo weit die Behandlung der Ladung in Betracht kommt, ſchutzlos Preis gegeben ſind. Eine genügende Würdigung dieſer Thatſache vermiſſen wir in der Schrift.

Von denjenigen Nr. 6 und 7. bekämpft die erſtere den Grundſatz der Differentialzölle in der Hauptſache mit denſelben Gründen, wie die ſpäter erſchienene letztere. Bei der Beleuchtung dieſer Gründe halten wir uns an die Schrift Nr. 7., die hamburgiſche Denkſchrift, werden aber Veranlaſſung haben, auf diejenige Nr. 6. wegen ihrer Aeußerungen über den Anſchluß Hamburgs an den Zollverein zurück zu kommen. — Die Denkſchrift beſpricht die Frage der Differentialzölle nach den bei mehreren Nordſeeſtaaten Deutſchlands zur Erörterung gekommenen Vorſchlägen für die Errichtung eines deutſchen Schifffahrts- und Handelsvereins, von welchen ſie ſagt, daß ſie zunächſt auf Einführung eines gemeinſamen Syſtems von Differentialzöllen gerichtet ſeien, und geht zum Schluſſe auf die übrigen Punkte ein, welche in den Vorſchlägen zur Sprache gebracht ſind. Als Zielpunkt des Syſtems bezeichnet ſie die Handelsfreiheit in dem Verkehre Deutſchlands mit dem Auslande, während einſtweilen, und bis das Ziel erreicht ſein wird, die Seebelänge des Auslandes in deutſchen Häfen, ſowohl in Bezug auf die Behandlung der Ladung, als auch des Schiffskörpers, ſo weit ſolches durch Zolldifferenzen herzuſtellen iſt, mit denſelben Beſchränkungen würden getroffen werden, welche die deutſchen Belänge im Auslande treffen, ſo daß das Syſtem ſich zunächſt in ſeiner Aus-

führung nicht als das der Handelsfreiheit, ſondern als ein entgegengeſetztes darſtellen würde. Darin, ſagt die Schrift, liege die Gefahr, das ſei der eigentliche Kern der Sache, und auf deren Bedenklichkeit aufmerkſam zu machen, ſei ihre Beſtimmung.

Halten wir uns an diejenigen Einwürfe der Schrift, welche das von uns vertretene Geſetz gleichmäßig mit dem von ihr beſprochenen Syſteme treffen. Schicken wir der Entgegnung einige Worte zur allgemeinen Beurtheilung der Schrift voraus, und behalten wir es uns vor, die Ausführungen derſelben, welche ſich auf „die Gemeinſamkeit commercieller Einrichtungen als Beförderung nationaler Einheit" beziehen, ſpäter zu beleuchten. Zwar ſtehen letztere Erörterungen zu der Frage der Differentialzölle eben ſo wenig in unmittelbarer Beziehung, als ſolches etwa mit den Ausführungen der Schrift Nr. 6. in Bezug auf den Anſchluß Hamburgs an den Zollverein der Fall iſt. Dagegen treffen beide das von uns vertretene Geſetz in ſo fern, als dieſes unter andern den Zweck hat, den Küſtenſtaaten einen Reiz zum Anſchluß an den Zollverein zu geben und ſo ein in Fragen der Handelspolitik einheitliches Deutſchland herzuſtellen.

Die Schrift bezeugt ihren Urſprung, die kundige Kaufmannsſtadt. Bei ihr findet nicht die mangelhafte Kenntniß der Thatſachen ſtatt, welche in einigen der übrigen Veröffentlichungen anzutreffen iſt; im Gegentheil, ſie bringt manche ſtatiſtiſche Notizen, die in ihrer Vollſtändigkeit eben nur aus ihr zu ſchöpfen ſind. Nur wenig läßt ſich mit ihr über die Thatſachen ſtreiten, mehr über die Folgerungen aus denſelben, über die Vorausſetzungen in Bezug auf die Zwecke der Differentialzölle, beſonders aber über die ganze Anſchauung, welche ihr zum Grunde liegt. Streiten läßt ſich mit ihr darüber, daß ſie, ungeachtet ſie es ſich zur Aufgabe geſtellt hat, die Frage von dem allgemein deutſchen Standpunkte aus zu beurtheilen, vorherrſchend nur die Verhältniſſe der Hanſeſtädte in's Auge faßt und namentlich denjenigen des Rheingebiets nicht die ihnen zuſtändige Würdigung widmet.

Was nun die Einwürfe betrifft, ſo ſtimmen wir der Schrift darin bei, daß Differentialzölle wegen der ihnen eigenen Beſchrän-

kung der Handelsfreiheit mit Nachtheilen verknüpft ſind, ohne indeſſen alle ihre Ausführungen in dieſer Beziehung für richtig zu erkennen. Eine weſentliche Meinungsverſchiedenheit dagegen findet in der Beurtheilung des Erſatzes ſtatt, welcher in den fraglichen Zöllen liegt, ſo wie der Zwecke, welche durch ſie erreicht werden ſollen. Dieſes darzulegen ſei unſere nächſte Aufgabe. Sehen wir dabei von den Zwecken ab, welche dem von uns vertretenen Geſetze zum Grunde liegen; nehmen wir mit der Schrift denſelben Ausgangspunkt.

Ihrer Darſtellung nach, ſoll das von ihr beſprochene Syſtem dazu dienen, die Rhederei, den Handel und die Induſtrie Deutſchlands zu fördern, und zwar unmittelbar durch Erſchwerung der Mitbewerbung des Auslandes, mittelbar, indem letzteres dadurch gezwungen wird, die deutſche Mitbewerbung zu gleichen Bedingungen, wie die nationale, zuzulaſſen. — In Uebereinſtimmung mit dieſer Auffaſſung beſpricht die Schrift das Syſtem I. als Mittel zur Beförderung der genannten Erwerbszweige und zwar 1) der Rhederei; 2) des Einfuhr- und Zwiſchenhandels; 3) des Ausfuhrhandels und der Induſtrie; II. als Retorſionsmittel. Folgen wir der Schrift in dieſem Gange und beleuchten zunächſt die Erörterungen, welche ſie über das Syſtem als Mittel zur Beförderung der mehr erwähnten Erwerbszweige anſtellt. — Bei den Ausführungen in Bezug auf die Rhederei gedenkt ſie der differentiellen Behandlung ſowohl des Schiffskörpers, als auch der Ladung, wogegen ſie bei denjenigen hinſichtlich des Handels und der Induſtrie nur die differentielle Behandlung der Ladung und zwar mit der Beſchränkung auf die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe in's Auge faßt. Schließen wir von unſerer Beſprechung die differentielle Behandlung des Schiffskörpers aus, als dem von uns vertretenen Geſetze fern, und verlaſſen wir, wo es auf die Verſtändigung über den nächſten Zweck der differentiellen Behandlung der Ladung ankommt, die von der Schrift aufgeſtellte Sonderung, da nämlich die Gründe, welche wir den ihrigen entgegen zu ſetzen haben, ſich auf Rhederei, Handel und Induſtrie gemeinſam beziehen. — Als nächſten Zweck der differentiellen Behandlung der Ladung, ſo

weit dabei die Einwirkung auf den Handel und die Industrie in Betracht kommt, bezeichnet die Schrift: die Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse. Diese Bezeichnung erscheint uns unter Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse als nicht ausreichend; vielmehr fassen wir den nächsten Zweck dahin auf: Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus transatlantischen Ländern, *) und zwar — setzen wir hier, um die Rhederei zugleich ins Auge zu fassen, hinzu — in deutschen Schiffen oder in Schiffen der Staaten, welche die deutschen ihren nationalen gleich stellen, wo Raum zu einer Vermehrung ist, sonst aber Sicherung des Bestandes, soweit dieses durch Gesetze thunlich.

In Bezug auf den von ihr bezeichneten Zweck stellt die Schrift folgende Fragen auf, als: 1) bedarf es noch eines Mittels zur Erreichung des Zwecks? 2) wird das Mittel zum Zweck führen? 3) wird es nicht in höherem Maaße ein schädliches sein, als der Zweck selbst ein wohlthätiger ist? — Die Ausführungen über die erste Frage schließt sie mit folgenden Worten:

„Im Allgemeinen zeigt sich auch in Bezug auf den directen Handel dieselbe Erscheinung, wie sie oben hinsichtlich der Rhederei **) anschaulich gemacht wurde: was man erst künstlich

*) Die Schrift macht darauf aufmerksam, daß eine consequente Durchführung des Systems der Begünstigung directer Einfuhren aus dem Erzeugungslande auch den transatlantischen Handel belästigen würde, indem Deutschland z. B. aus nordamerikanischen Häfen westindische und brasilianische Erzeugnisse u. s. w. erhält, welche Belästigung, da nur die Begünstigung des directen Handels mit den transatlantischen Ländern beabsichtigt wird, zwecklos sein würde. Dem Gesagten stimmen wir bei und schlagen vor, in dem Gesetzentwurfe die Worte: „aus dem Erzeugungslande" durch diejenigen: „aus außereuropäischen Ländern" zu ersetzen.

**) Beiläufig mag hier auf einen Punkt in den Erörterungen der Schrift über die Rhedereiverhältnisse aufmerksam gemacht werden, in welchem wir von derselben abweichen. — Von der dritten der ihr beigefügten Tabellen, betreffend die Schifffahrtsbewegung in Großbritannien, sagt sie:

„Die Tabelle III. weist nach, wie die Zahl der im Handel Englands mit Deutschland beschäftigten englischen Schiffe nur halb so groß ist, als die der nichtenglischen (meist deutschen); wie im Handel Englands mit

durch den Schutz der Zollmaaßregeln ſchaffen will, hat, ſo weit die natürlichen Verhältniſſe es geſtatten, ſich längſt naturgemäß unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet, wird ſich auch ferner und immer mehr ausbilden, wenn dieſer Schutz uns bleibt, und die erſte Frage, ob unſer directer Importhandel der Differentialzölle bedürfe? beantwortet ſich von ſelbſt mit nein."

Dieſe Antwort ſpricht die Schrift aus, nachdem ſie das Verhältniß der Einfuhren Hamburgs, Bremens und der preußiſchen Oſtſeehäfen unterſucht hat und zu dem Ergebniſſe gelangt iſt, daß über dieſe Häfen ein verhältnißmäßig nur geringes Quantum der

---

den vereinigten Staaten von Nordamerika die britiſche Flagge noch weniger als zur Hälfte, wie ſie im Handel mit den ſcandinaviſchen Ländern kaum zu einem Viertel betheiligt iſt, und endlich, wie ſie dagegen merkwürdiger Weiſe gerade in dem Handel mit denjenigen fünf Staaten, welche ſelbſt Navigationsacten haben, ſo ſehr überwiegt, daß nur dadurch die Nachtheile ausgeglichen werden, welche ſie den Freihandelsländern gegenüber erleidet!"

Der Bezeichnung der vereinigten Staaten, ſo wie der ſcandinaviſchen Länder als Freihandelsländer in dem Sinne, daß ſolche keine Navigationsacten haben, fühlen wir uns gedrungen, entgegenzutreten. Wie Schweden und Dänemark, abgeſehen von den übrigen ihre Seebelänge beſchützenden Geſetzen, die directe Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe in nationalen Schiffen in den Zöllen begünſtigen, hatten wir oben Veranlaſſung zu zeigen. Die Weiſe iſt im Weſentlichen derjenigen des von uns vertretenen Geſetzes gleich, ohne indeſſen den Grundſatz der Gegenſeitigkeit anzuerkennen. Dagegen wird dieſer bekanntlich von den vereinigten Staaten Nordamerikas in ihren Schifffahrtsbeziehungen zum Auslande ſtrenge eingehalten, und unverſtändlich iſt es uns, wie die hier genannten Länder die Bezeichnung von Freihandelsländern in dem erwähnten Sinne verdienen ſollten. — Die Schrift begleitet die obige Darſtellung des Verhältniſſes der verſchiedenen Flaggen mit der Frage: „Iſt das alles die Wirkung der Navigationsgeſetze?" und hält die Antwort für zweifelhaft. Auch wir denken ſo darüber und ſind der Meinung, daß das beſprochene Verhältniß vielmehr Folge einer Maſſe von Umſtänden iſt, welche in ihrer Geſammtheit nicht zu überſchauen ſind. Wäre es aber Folge der Navigationsgeſetze, — welche Aufforderung läge in ihm, falls man nur die Förderung der Rhederei berückſichtigt, ſich für das von uns vertretene Geſetz zu erklären, da dieſes im Weſentlichen die geſetzlichen Beſtimmungen der Länder enthält, deren Flaggen in der vorliegenden Beziehung vor allen andern den Vorſprung haben?

von ihr namhaft gemachten außereuropäiſchen Erzeugniſſe aus europäiſchen Häfen und in andern, als deutſchen oder gleichzuſtellenden Schiffen, eingeführt wird. — Abgeſehen davon, daß die Schrift bei der Beantwortung der vorliegenden Frage der bedeutenden Einfuhr von Baumwolle aus britiſchen Häfen in der Form des Garnes, ſo wie der dem Werthe nach ſo bedeutenden Einfuhr von Indigo, welche Deutſchland ſo gut wie ausſchließlich durch den Zwiſchenhandel europäiſcher Staaten zukommt, nicht gedenkt; abgeſehen davon, würde ihr in der Anſicht, daß der directe Importhandel eben ſo wenig, wie die Belänge der Rhederei, der Differentialzölle bedürfe, nur dann beizupflichten ſein, wenn das Einfuhrverhältniß der genannten Häfen für Deutſchland das Maaßgebende und wenn die Behauptung begründet wäre, daß daſſelbe allein dem Schutze der Handelsfreiheit zuzuſchreiben ſei, wenn endlich die Gewißheit vorhanden wäre, — ſo weit nämlich eine ſolche überhaupt ſtattfinden kann — das Verhältniß werde ſich ferner gleich günſtig erhalten; Vorausſetzungen, welche der Wirklichkeit nicht entſprechen, wie aus Nachſtehendem erhellt.

Betreffend die Einfuhren Deutſchlands an außereuropäiſchen Erzeugniſſen, ſo iſt zu erwägen, daß diejenigen über die Hanſeſtädte und die preußiſchen Oſtſeehäfen nur einen Theil des Ganzen bilden, und daß es, ſo weit der Zollverein betheiligt iſt, in einem wenigſtens eben ſo großen Maaße auf die Einfuhren über die Niederlande und Belgien ankommt, da nämlich der Eingang außereuropäiſcher Erzeugniſſe, namentlich von Caffe und Zucker, über dieſe Länder in den Zollverein als größer anzunehmen iſt, als derjenige über die Hanſeſtädte. — Wie aber ſteht es mit den Einfuhren über die genannten Länder? Wohl kommt auch in den Niederlanden und in Belgien der bei weitem größere Theil ihrer Einfuhren außereuropäiſcher Erzeugniſſe direct aus transatlantiſchen Häfen, jedoch nur zu einem ſehr kleinen Theile in deutſchen oder gleichzuſtellenden Schiffen, ſo daß hier Raum zur Vermehrung der Einfuhr in deutſchen Schiffen iſt. — Indeſſen auch in Bezug auf die ſonſtigen Umſtände iſt das Verhältniß der Einfuhren über die in Rede ſtehenden Länder für Deutſchland ein weniger gün-

ſtiges, als es ſich bei den Einfuhren über die Hanſeſtädte geſtaltet. Während Deutſchland an dem Verkehre der letztern mit den transatlantiſchen Ländern den überwiegenden Antheil hat, iſt es von demjenigen der Niederlande durch deren Colonialpolitik ausgeſchloſſen, und auch die Politik Belgiens, obgleich in der vorliegenden Beziehung weniger hinderlich, iſt keineswegs frei von Beläſtigung. — Dieſer Verhältniſſe wegen iſt die Ausführung eines Differentialzollſyſtems zur Begünſtigung der directen Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe für Deutſchland nicht wohl anders denkbar, als wenn die Einfuhr über die Niederlande und Belgien nur da im Zolle begünſtigt wird, wo die betreffenden Waaren aus den transatlantiſchen Häfen mit der Beſtimmung nach Deutſchland abgeſandt ſind. Der bei weitem größere Theil der über die genannten Vorländer in Deutſchland eingehenden außereuropäiſchen Erzeugniſſe, namentlich faſt alle aus Java herſtammenden, werden aus den transatlantiſchen Häfen nicht mit jener Beſtimmung abgeſandt, und ſomit iſt auch für eine Vermehrung der directen Einfuhr, falls man den Begriff derſelben auf die gedachte Weiſe bedingt, unverkennbar Raum vorhanden.

Unterſuchen wir demnächſt die Frage: Iſt das Verhältniß in den Einfuhren der Hanſeſtädte allein dem Einfluſſe der Handelsfreiheit zuzuſchreiben? iſt Gewißheit vorhanden, daß ſolches ferner ein gleich günſtiges bleiben wird? Beides möchten wir in Abrede ſtellen.

Wohl führten Hamburg und Bremen ſeither den größten Theil ihrer Ankünfte von Zucker und Caffe, dieſen beiden für den Verkehr Deutſchlands hauptſächlichſten außereuropäiſchen Erzeugniſſen, unmittelbar aus den Erzeugungsländern und in deutſchen oder in Schiffen der Staaten ein, welche die deutſchen Schiffe den ihrigen gleichſtellen, ſchwerlich aber allein in Folge der bei ihnen beſtehenden Handelsfreiheit, ſondern eben ſo ſehr in Folge der Geſetze des Auslandes, in Folge des Umſtandes, daß die großen Colonialmächte: Großbritannien, Frankreich und die Niederlande den Verbrauch des Erzeugniſſes ihrer Colonien in den Mutterländern bisher auf eine oder die andere Weiſe bevorzugten und dadurch das Erzeugniß an-

derer Länder, wie z. B. Cubas und Braſiliens, von ihren Märkten fern hielten, ſo daß dieſes den offnen deutſchen Märkten zuging. — Schlagend ſcheint uns die Richtigkeit unſerer Anſicht aus der Veränderung hervorzugehen, welche in Bezug auf die Einfuhr von Zucker bereits in dem Jahre 1847 in Folge der veränderten britiſchen Geſetzgebung eingetreten iſt. Bis zum 18. Auguſt 1846 betrug der Zoll in Großbritannien auf Zucker: das Erzeugniß britiſcher Colonien, braunen, 14 sh. p. Cwt.; das Erzeugniß fremder Länder, wo Sclaven arbeiten, (Cuba, Braſilien u. ſ. w.), einem Verbote gleich, 63 sh. p. Cwt. Seitdem iſt der Zoll auf allen fremden braunen Zucker auf 21 sh. p. Cwt. herabgeſetzt und dabei beſtimmt, daß er bei jährlichen Abſtufungen in 1851 denſelben Satz mit dem gleichartigen Erzeuguiſſe britiſcher Colonien, nämlich 14 sh. p. Cwt., erreichen ſoll. Die Folge dieſer veränderten Geſetzgebung war, daß, während die Einfuhr Großbritanniens an fremdem Zucker (Cuba, Braſilien ꝛc.) in den erſten zehn Monaten der Jahre 1845 und 1846 beziehentlich 672,268 Cwt. und 946,785 Cwt. betrug, in demſelben Zeitraume 1847 2,099,130 Cwt. davon eingeführt wurden, ſo wie, daß von der größeren Einfuhr in 1847 ein nicht unbedeutender Theil ſeinen Weg nach Deutſchland fand, auf Koſten der directen Einfuhr in deutſchen Schiffen.*) Dabei

*) Ueber die Betheiligung Hamburgs an der oben erwähnten indirecten Einfuhr ſagt die Börſenhalle Nr. 11,052 vom 3. Januar 1848 in dem dort mitgetheilten Jahresbericht über den Handel Hamburgs in 1847:

„England, das durch ſeine neuen freieren Syſteme, beſonders auch für Zucker, beinahe die Alleinherrſchaft über alle Märkte an ſich zu raffen ſucht, hat in dieſem Jahre durch die Kriſis nicht die Mittel beſeſſen, die großen Zufuhren, die in Folge ſeiner Maaßregeln ihm zuſtrömten, zu verwerthen ... und ſo kam unſer Markt, wenn auch erſt im Spätjahr, zu Ueberſendungen von 20 Millionen Pfund Zucker aus engliſchen Häfen .... Es zeigt ſich in einer vergleichenden Zuſammenſtellung der Zufuhren in den letzten zehn Jahren, daß das Jahr 1847 uns von Braſilien nur zwei Drittheile einer durchſchnittlichen Zufuhr der letzten zehn Jahre, von Cuba aber nur etwas über fünfachtel in demſelben Zeitraume geliefert hat."

Laut deſſelben Berichts betrug die Einfuhr aus Holland und Belgien in 1847 12 Mill. Pfd., die Geſammteinfuhr aber 76½ Mill. Pfd. — Es kamen dem-

iſt zu berückſichtigen, daß augenblicklich fremde Zucker in Großbritannien noch 50 Procent mehr Zoll bezahlen, als das Erzeugniß britiſcher Colonien, und wohl iſt es anzunehmen, daß das Verhältniß ſich für Deutſchland noch ungünſtiger geſtalten wird, ſobald Gleichheit der Zölle eintritt. — So weit, was die Frage betrifft, welchen Umſtänden das mehr gedachte Verhältniß in den Einfuhren der Hanſeſtädte zuzuſchreiben iſt. Unſerer Ueberzeugnng nach, iſt dabei keineswegs allein die Handelsfreiheit betheiligt; ſondern eben ſo ſehr ſind es die Geſetze des Auslandes. Selbſtverſtändlich fehlt es des letztern Umſtandes wegen an der Gewißheit, daß das fragliche Verhältniß ferner ein gleich günſtiges bleiben wird.*)

---

nach 32 Mill. Pfd. aus Zwiſchenmärkten, nicht gerechnet, was in dem frühern Theile des Jahres aus England, ſo wie was etwa aus Frankreich, Portugal u. ſ. w. angekommen ſein mag. — 32 Mill. Pfd. indirect aus einer Geſammteinfuhr von 76½ Mill. Pfd. giebt für die directe Einfuhr 58 Procent. — Nach der Denkſchrift ſtellte ſich für das Jahr 1845 das Verhältniß der directen Importation zur Geſammteinfuhr auf 92 Procent.

*) Von Freunden der Differentialzölle iſt darauf aufmerkſam gemacht worden, daß der größte Theil der Einfuhren der Hanſeſtädte an außereuropäiſchen Erzeugniſſen wohl direct aus dem Erzeugungslande, d h. ohne in einem andern Lande aus- und wieder eingeladen geworden zu ſein, und in deutſchen oder gleich zu ſtellenden Schiffen ankommt, daß ihnen aber nicht in allen Fällen directe Beziehungen der Hanſeſtädte zu den betreffenden Erzeugungsländern zum Grunde liegen, ſondern daß ein nicht unbedeutender Theil aus Retouren für engliſche Rechnung beſteht, d. h. für von England aus abgeſandte engliſche Manufacturwaaren, Retouren, welche meiſtentheils erſt an der engliſchen Küſte ihre Beſtimmung angewieſen erhalten. Die Thatſache iſt unbeſtritten, und wohl mag dieſelbe mit ein Beweggrund für die Beſtimmung in dem von uns vertretenen Geſetze ſein, daß nur ſolche Einfuhren außereuropäiſcher Erzeugniſſe im Zolle begünſtigt werden ſollen, welche aus dem Erzeugungslande mit der Beſtimmung nach dem Zollvereine abgeſandt ſind. Dadurch werden diejenigen Einfuhren von der Begünſtigung ausgeſchloſſen, welche erſt an der engliſchen Küſte ihre Beſtimmung nach dem Zollvereine erhalten, wogegen das Geſetz nicht hindert, daß die Abſendungen aus dem Erzeugungslande nach dem Zollvereine nicht auch ſolche begreifen, welche den Gegenſatz für ausgeſandte engliſche Manufacturwaaren bilden. — Uebrigens verliert die Frage der Retouren für engliſche Rechnung, ſei es, daß dieſelben direct oder via der engliſchen Küſte in Deutſchland ankommen, in dem Maaße an Wichtigkeit, als die Ausſchließung außereuropäiſcher Er-

Aus dem Geſagten geht hervor, daß, ſo weit die Einfuhren über die Niederlande und Belgien in Betracht kommen, hinlänglich Raum zur Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe in deutſchen Schiffen vorhanden iſt, ſo wie, daß es bei denjenigen über die Hanſeſtädte an Sicherheit des Beſtandes fehlt. Dieſer Gründe halber können wir die Behauptung der Schrift, daß das, was durch den Schutz der Zollmaaßregeln geſchaffen werden ſoll, ſich längſt unter demjenigen der Handelsfreiheit gebildet hat, nicht für wohl begründet und demgemäß die Beantwortung der Frage, ob der directe Importhandel Deutſchlands der Differentialzölle bedürfe, mit „nein", nicht für richtig erkennen.

Die zweite Frage, ob das Mittel zum Zwecke führen wird, ob die Differentialzölle eine Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe zur Folge haben werden, verneint die Schrift eben ſo unbedenklich, als die erſte, in ſo fern von einer irgend erheblichen Vermehrung die Rede iſt. Sie ſucht die Richtigkeit der Antwort an den hauptſächlichſten außereuropäiſchen Erzeugniſſen nachzuweiſen und ſtützt ſich dabei theils auf ihre Beantwortung der erſten Frage, daß nämlich der größere Theil der betreffenden Einfuhren ſchon jetzt direct ankomme, demnach kein Raum zu einer irgend erheblichen Vermehrung vorhanden ſei; theils greift ſie der Beantwortung der dritten Frage vor, indem ſie behauptet, daß das Mittel wegen ſeiner Beſchränkung der Handelsfreiheit ein nicht zu empfehlendes ſei. Die Richtigkeit der Antwort auf die erſte Frage haben wir in Abrede geſtellt, können aber auch in den übrigen Ausführungen in Bezug auf die zweite Frage eine Beweiskraft für die verneinende Antwort auf dieſelbe nicht erkennen, haben vielmehr keinen Zweifel, daß das Mittel zur Erreichung des von uns weiter ausgeführten Zweckes, nämlich: Vermehrung der direc-

---

zeugniſſe nicht britiſcher Beſitzungen von dem Verbrauche Großbritanniens aufhört. So wie ihnen der britiſche Markt zu gleichen Zöllen mit dem Erzeugniſſe britiſcher Beſitzungen offen ſteht, wird derſelbe in den meiſten Fällen verſucht, und die fraglichen Erzeugniſſe werden dann in größerm Maaße von Großbritannien aus nach Deutſchland verladen werden.

ten Einfuhr in deutſchen oder gleichzuſtellenden Schiffen, wo Raum zu derſelben iſt, ſonſt aber Sicherung des Beſtandes, führen wird. *)

Die Erörterung der dritten Frage, ob das Mittel nicht in höherm Maaße ein ſchädliches ſein wird, als der Zweck ſelbſt ein wohlthätiger iſt, ſchließt die Schrift nicht mit einer ſo beſtimmten Antwort ab, als ſolches bei den beiden erſtern der Fall iſt; ſie geht

---

*) Die Ausführungen der Schrift in Bezug auf die zweite Frage fordern zu folgenden Bemerkungen auf

Die Aeußerung: „Wenn die 50 bis 60 Millionen Pfd. Java-Caffee, welche Deutſchland jährlich verzehrt, plötzlich ausgeſchloſſen würden, ſo iſt in der That nicht einzuſehen, wo der Erſatz herkommen ſoll" iſt eine auffallende, da es weder im Sinne der Vorſchläge liegt, noch, ſo weit unſer Wiſſen reicht, von irgend einer Seite je darauf angetragen iſt, den Java-Caffee überhaupt, viel weniger aber plötzlich, auszuſchließen.

Daß im Falle des Syſtems, wenn nämlich die Zollbegünſtigung nicht von der directen Einfuhr aus dem Erzeugungslande, ſondern von derjenigen aus außereuropäiſchen Ländern, abhängig gemacht wird, Caffee aus den Niederlanden den Umweg über Nordamerika nach Deutſchland nehmen könnte, iſt unſtreitig; nur können wir darin keinen Grund gegen das Syſtem erkennen. Ein unnatürliches Verhältniß iſt es allerdings, darum aber unter den gegebenen Umſtänden noch nicht verwerflich. Den Niederlanden gegenüber bleibt die Wirkung dieſelbe, indem ihnen der Werth des Caffee's um den größern Theil der Koſten des Umweges vermindert wird.

In dem Umſtande, daß von Braſilien nach Antwerpen in 1846 weniger Caffee, als in 1845 eingeführt iſt, während die directe Einfuhr aus Braſilien in Hamburg und beſonders in Trieſt ſich von Jahr zu Jahr vermehrt, erkennt die Schrift einen Grund, um die zweite Frage zu verneinen, indem in Belgien gerade zur Begünſtigung der directen Einfuhr vor einigen Jahren Differentialzölle angeordnet wurden Abgeſehen von der Frage, in wie fern die Erfahrungen Belgiens für Deutſchland bei der weſentlichen Verſchiedenheit der Größe und der übrigen Verhältniſſe der beiden Länder überhaupt maaßgebend ſein können, iſt es uns unverſtändlich, wie die erwähnte nackte Thatſache dafür ſprechen ſoll, daß Differentialzölle eine Vermehrung der directen Einfuhr zu bewirken nicht geeignet ſind. Uns will es dünken, daß jener Thatſache das Gegentheil mit größerem Rechte zu entnehmen ſei. Das belgiſche Differentialzollgeſetz ward am 21. Juli 1844 erlaſſen. Wenn nun in 1845 eine größere directe Caffeeeinfuhr, als in 1846 ſtattfand, ſo liegt der Schluß nahe, daß das Geſetz den directen Beziehungen für 1845 einen ſolchen Sporn gab, daß ſie den Markt überführten, und daß ſomit für 1846 geringerer Reiz zu denſelben vorhanden war

dabei in die Unterſuchung über, welche Einwirkung Differentialzölle auf die Induſtrie Deutſchlands ausüben würden, und ſchließt den ganzen Abſchnitt der Erörterung der unmittelbaren Einwirkung des beſprochenen Syſtems mit folgenden Worten, als:

„Es wird ſich als Reſultat daraus ergeben haben, daß die deutſche Navigationsacte für die Beförderung der directen Schifffahrt mit transatlantiſchen Ländern, ſo wie für die deutſche Rhederei, theils überflüſſig, theils nutzlos iſt, für den Handel aber, und zwar ſowohl für den Einfuhr- als für den Zwiſchenhandel verderblich, endlich für den Ausfuhrhandel und die Induſtrie von ſehr zweifelhaftem Nutzen, der jedenfalls nicht nur ungewiſſer, ſondern auch geringer ſein wird, als die eben dieſen Quellen des Volkswohlſtandes dadurch drohenden Gefahren. Unter ſolchen Umſtänden würde die Einführung des fraglichen Syſtems ſelbſt dann mißlich erſcheinen, wenn Gewißheit da wäre, den letzten Zweck deſſelben, die Abſtellung der Beſchwerden des deutſchen Handels im Auslande zu erreichen. Daß auch dieſe Gewißheit fehlt, wird in dem folgenden Abſchnitte zu zeigen ſein. . .“

Daß Differentialzölle durch die Feſſeln, welche ſie der Handelsfreiheit anlegen, mit Nachtheilen verknüpft ſind, iſt nicht in Abrede zu ſtellen, und ſomit kann die Schrift, indem ſie die Fragen eins und zwei verneint, indem ſie behauptet, daß das, was durch jene Zölle erreicht werden ſoll, in der Hauptſache ſchon vorhanden iſt, daß denſelben demnach ſo gut wie aller Nutzen abgeht, nicht wohl anders, als zu dem Schluſſe kommen, daß die Nachtheile die Vortheile überwiegen. Sehen wir davon einſtweilen ab; beſchäftigen wir uns mit der Frage der Nachtheile, in deren Beurtheilung wir uns mit der Schrift, wie erwähnt, bei aller Uebereinſtimmung im Allgemeinen, doch im Einzelnen nicht einverſtanden erklären können.

Die Nachtheile ſind zweierlei Art, nämlich 1) diejenigen, welche aus der Beſchränkung der Mitbewerbung zur Verſorgung des Marktes hervorgehen und 2) diejenigen, welche die durch die fraglichen Zölle bedingten umſtändlicheren Zollcontrollmaaßregeln, als die in den Hanſeſtädten beſtehenden, zur Folge haben. Die Schrift ſucht

zu zeigen, wie jene Beſchränkung theils den Conſumenten, theils den verſchiedenen Producenten, theils dem Handel zum Nachtheile gereichen würde und weiſt demnächſt die Größe des hamburgiſchen Zwiſchenhandels nach, welcher vor andern durch die umſtändlicheren Zollcontrollmaaßregeln leiden würde.

Ueber die Nachtheile, welche aus der erwähnten Beſchränkung der Mitbewerbung entſtehen dürften, hatten wir Veranlaſſung, uns in dem Aufſatze „Zollvereinsfragen" auszuſprechen und daſelbſt die Anſicht zu äußern, daß die Furcht vor einer dauernden Vertheuerung außereuropäiſcher Erzeugniſſe in Folge der Unterſchiedszölle als unbegründet erſcheine, wennſchon ſtets Fälle vorkommen dürften, wo es bei gleichen Zöllen größern Vortheil gewähren würde, dieſe Erzeugniſſe indirect, oder in nicht deutſchen Schiffen zu beziehen, als in dieſen direct aus dem Erzeugungslande. Wir wieſen dabei auf die Verhältniſſe Englands hin, wo die Preiſe der außereuropäiſchen Erzeugniſſe, trotz deſſen, daß dieſe unter irgend welcher europäiſcher Flagge, ſo wie aus europäiſchen Häfen, von dem Verbrauche Englands ganz ausgeſchloſſen ſind, in der Regel niedriger ſtehen, als auf irgend einem andern europäiſchen Markte und zwar ſo, daß es, namentlich für Deutſchland, oft vortheilhaft iſt, ſie von dort zu beziehen. Den Grund dafür fanden wir, abgeſehen von der Größe des engliſchen Marktes, in dem Umſtande, daß der deutſche Kaufmann in Ermangelung eines Schutzes für ſeinen Handel dieſen nicht mit gleicher Zuverſicht angreift, wie der engliſche den ſeinigen. Letzterer weiß ſich nicht allein im ausſchließlichen Beſitze ſeines Marktes, ſondern ihm ſteht außerdem der unbeſchützte deutſche Markt offen. —

Die Hinweiſung auf die britiſchen Verhältniſſe will die Schrift nicht gelten laſſen. Sie behauptet, die Verhältniſſe Englands ſeien eigenthümlicher Art; ſie ſagt:

> „Was ſeine Navigationsgeſetze verdarben, das machte der große Colonialbeſitz, das frühere Verhältniß zu Nordamerika und der ungeheure Aufſchwung der engliſchen Induſtrie wieder gut. Das in jenen Geſetzen liegende Verbot der Einfuhr von Colonialproducten aus Europa kann der Natur der Sache nach in Bezug auf die Stapel-Artikel für die engliſchen Märkte

eben ſo wenig ein weſentlicher Nachtheil ſein, als es etwa für Norddeutſchland die Erſchwerung der Einfuhr von Getreide, Talg und dergleichen aus England ſein würde; umgekehrt: die verderblichſte Wirkung der Navigationsgeſetze für England liegt in der Erſchwerung der Einfuhr der europäiſchen Hauptproducte, und die verderblichſte Wirkung der Differentialzölle für Deutſchland würde in der Erſchwerung der Einfuhr von Colonialwaaren liegen."

Von den in Vorſtehendem enthaltenen Behauptungen iſt uns theils der Sinn nicht ganz klar; theils können wir ihnen nicht in Allem beiſtimmen. Was iſt unter der Natur der Sache verſtanden, wegen derer das Verbot der Einfuhr von Colonialproducten aus Europa für England weniger nachtheilig ſein ſoll, als etwa für Deutſchland? Iſt darunter der Umſtand verſtanden, daß England die Erzeugniſſe ſeiner Colonien im Zolle bevorzugt, und dieſe deßhalb auf andern europäiſchen Märkten nicht anzutreffen ſind; oder iſt darunter die Größe des britiſchen Marktes verſtanden? Weder das eine noch das andere können wir als aus der Natur der Sache hervorgehend anſehen; ſondern dieſe Verhältniſſe ſind Folge britiſcher Politik. Soll aber darunter etwa die geographiſche Lage der beiden Länder verſtanden ſein, was der Bezeichnung am meiſten entſprechen dürfte, ſo erſcheint dieſer Unterſchied, unter Berückſichtigung der Entfernung der transatlantiſchen Länder, als unweſentlich; auch iſt dabei zu erwägen, daß Großbritannien ſich in der vorliegenden Beziehung Portugal und Spanien, ja ſelbſt einem Theile von Frankreich gegenüber, in demſelben Nachtheile befindet, wie Deutſchland Großbritannien gegenüber. Keinenfalls erſcheint es gerechtfertigt, das Verhältniß Englands zur Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus Europa demjenigen Deutſchlands (des in der Regel Getreide ausführenden Landes) zur Einfuhr von Getreide aus England (dem in der Regel Getreide einführenden Lande) gleichzuſtellen. Es heißt dies, unſerer Anſicht nach, England in Bezug auf den außereuropäiſchen Handel einen Stand einräumen, welcher durch die Natur der Sache nicht bedingt wird. — Eben ſo wenig können wir darin beiſtimmen, daß die verderblichſte Wirkung der

britiſchen Navigationsgeſetze für England in der Erſchwerung der Einfuhr der europäiſchen Hauptproducte liegt. Wohl ſah die britiſche Regierung, ſich durch den Mißwachs von 1846 genöthigt, die Beſtimmungen der Acte in Bezug auf die Einfuhr von Getreide zu ſuspendiren; es geſchah dies aber eben nur unter außergewöhnlichen Verhältniſſen; dagegen bezogen ſich, ſo viel uns bekannt iſt, die früher über die Navigationsacte erhobenen Klagen hauptſächlich auf den unterſagten Verkehr mit außereuropäiſchen Erzeugniſſen aus Europa, wobei feſtzuhalten iſt, daß die für Deutſchland in Frage ſtehenden Differentialzölle dieſen Verkehr nicht unterſagen, ſondern nur erſchweren.

Können wir den Auffaſſungen in Bezug auf die britiſchen Verhältniſſe nicht in Allem beiſtimmen, ſo ſind wir dazu eben ſo wenig im Stande, wo diejenigen der Hanſeſtädte in Betracht kommen. Die Schrift ſagt in dieſer Beziehung:

> „Eben die gänzliche Unbeſchränktheit des Handels mit allen Nationen, die völlige Freiheit des Waarenbezugs von allen Orten her, aus der Ferne nicht nur, ſondern auch aus der Nähe, war die Bedingung, unter welcher die Hanſeſtädte zu Weltmärkten werden konnten. . . . Hamburg, ſeiner Handelsfreiheit beraubt, würde immerhin ein bedeutender Aus- und beſonders Einfuhrplatz für den Zollverein bleiben, aber aufhören, Markt des Welthandels zu ſein."

Die in dieſen Worten enthaltenen Behauptungen erſcheinen theils übertrieben, theils willkürlich. — Wahr iſt es: Hamburg iſt die dritte Handelsſtadt der Welt, wenn man die Größe des Umſatzes in Anſchlag bringt. Welche Stufen nehmen aber in dieſer Beziehung Bremen und Lübeck ein, wo dieſelbe Handelsfreiheit anzutreffen iſt? Wie werden dieſe von den Handelsſtädten der Länder übertroffen, welche der Handelsfreiheit Beſchränkungen auflegen, von denen in dem vorliegenden Falle nicht entfernt die Rede iſt? Es müſſen demnach noch andere Bedingungen vorhanden ſein, welche Hamburg auf ſeine Höhe als Weltmarkt gehoben, und willkürlich erſcheint die Behauptung, daß dieſe Stadt in Folge der Differentialzölle aufhören würde, Weltmarkt zu ſein.

Daß letztere nicht wohl ohne eine Erſchwerung in den Zollcontrollmaaßregeln eingeführt werden können, daß das wenig Beengende der in den Hanſeſtädten beſtehenden zur Blüthe des Handels, namentlich des Zwiſchenhandels Hamburgs, beigetragen hat, iſt nicht in Abrede zu ſtellen; nur über das Maaß mag in dem einen und andern Falle Meinungsverſchiedenheit ſtattfinden. Wohl iſt feſtzuhalten, daß der erwähnte Zwiſchenhandel keineswegs ausſchließlich durch die Handelsfreiheit Hamburgs bedingt wird, ſondern eben ſo ſehr durch die geographiſche Lage des Platzes und die ſich dort gebildeten Inſtitutionen und Capitalien. Deßgleichen iſt zu erwägen, wie die Erſchwerung in den Zollcontrollmaaßregeln, ſo weit die Beaufſichtigung der Waaren in Betracht kommt, ſich nur auf außereuropäiſche Erzeugniſſe, eventuell nur auf die Hauptartikel, zu erſtrecken haben und ſolchemnach von derſelben der Zwiſchenhandel nach dem Norden, auf welchen die Schrift Gewicht legt, und der überwiegend Manufacturwaaren und europäiſche Erzeugniſſe begreift, nur zum kleinern Theile würde getroffen werden. Endlich iſt zu erwarten, daß die Ausführung der Maaßregel, falls ſie ſonſt als wünſchenswerth erkannt wird, bei allſeitigem guten Willen mit weſentlich geringerer Erſchwerung in den Controllmaaßregeln wird zu beſchaffen ſein, als die Furcht vor dem Neuen ſolches jetzt als möglich erſcheinen läßt. Stets aber wird der Zuſtand ein beengterer, als der jetzt beſtehende ſein.

So weit, was die Nachtheile der Differentialzölle betrifft, welche in der Beſchränkung der Handelsfreiheit liegen. Widmen wir demnächſt den Ausführungen der Schrift hinſichtlich der Einwirkung, welche die fraglichen Zölle auf den Abſatz deutſcher Manufacturerzeugniſſe in außereuropäiſchen Ländern ausüben dürften, einige kurze Bemerkungen, indem wir auch hier auf das in dem Aufſatze „Zollvereinsfragen" Geſagte Bezug nehmen. — Angenommen wird, daß Differentialzölle durch Vermehrung des directen Verkehrs auf den genannten Abſatz günſtig einwirken werden, und wohl mögen in dieſer Beziehung auf manchen Seiten zu hohe Erwartungen ſtattfinden. Vollkommen ſtimmen wir der Schrift darin bei, daß die Hauptbedingung des Abſatzes in der

Billigkeit der Erzeugniſſe liegt. Keineswegs bedingt aber dieſe allein den Abſatz; vielmehr wollen in vielen Fällen die Käufer aufgeſucht ſein, und, daß hiebei eine Vermehrung der directen Beziehungen, eine Zunahme der Rhederei, nur nützlich wirken können, dürfte von keiner Seite in Abrede geſtellt werden.

Das Ergebniß der vorſtehenden Ausführungen iſt ein verſchiedenes von demjenigen, welches die Erörterung derſelben Frage in der Denkſchrift lieferte. Während letztere die Nachtheile der Differentialzölle überwiegend hält, legen wir dieſe Eigenſchaft den Vortheilen bei. Der weſentliche Punkt der Abweichung beſteht darin, daß die Schrift behauptet, das, was die fraglichen Zölle bezwecken ſollen, ſei bereits unter dem Schutze der Handelsfreiheit erreicht, wogegen wir das Gegentheil aufſtellen. Die übrigen Abweichungen werden nur durch ein Mehr oder Weniger in den Schätzungen bedingt.

Treten wir demnächſt an die Beleuchtung der Erörterung, welche die Schrift über das Differentialzollſyſtem als Retorſionsmittel anſtellt. Das Ergebniß derſelben iſt, daß eine Einwirkung des Syſtems zur Erlangung größerer Handelsfreiheit, den hauptſächlichſten Staaten: Großbritannien, den Niederlanden und Spanien gegenüber, im höchſten Grade zweifelhaft ſei. — Auch hier theilen wir die Meinung der Schrift nicht, halten es vielmehr für wahrſcheinlich, daß das fragliche Syſtem das Ausland im Allgemeinen und nicht minder die genannten Staaten zum Nachgeben bewegen wird. Gewißheit in dieſer Beziehung kann der Natur der Sache nach nicht ſtattfinden, und gerathen iſt es, auf das Gegentheil, auf die Nothwendigkeit gefaßt zu ſein, das Syſtem dauernd zu erhalten.

Ehe wir zur Begründung unſerer abweichenden Meinung übergehen, mag vorab darauf aufmerkſam gemacht werden, theils daß die Schrift im Allgemeinen auf den Umſtand, daß deutſchen Schiffen und deutſchem Handel das Ausland in hundert Fällen verſperrt iſt, während Deutſchland die Belänge des Auslandes gleich ſeinen nationalen behandelt, weniger Gewicht legt, als ſolches von uns geſchieht, theils daß ſie bei Beurtheilung der Beſchränkungen, welche in der Colonialpolitik des Auslandes liegen, von einem andern

Geſichtspunkte ausgeht, als denjenigen, welchen wir einnehmen. — Bezüglich den letztern, ſo iſt die Schrift der Anſicht, daß Deutſchland, welches ſelbſt keine Colonien hat, ſich mit einem Reiche wie Großbritannien, das in allen Welttheilen die größten beſitzt, in Bezug auf die Verhältniſſe des Colonialhandels nicht in den ungleichen Kampf der Retorſionsmaaßregeln werde einlaſſen wollen. Sie meint, Deutſchland werde nicht beanſpruchen, in der Colonialpolitik Großbritanniens eine Abänderung zu erzwingen. — Schwerlich dürfte Deutſchland berechtigt ſein, eine Abänderung hierin zu erzwingen; warum es aber nicht beanſpruchen ſollte, daß ſeine Seebeläuge abſeiten Großbritanniens auch in Bezug auf den Verkehr mit deſſen Colonien den nationalen gleich behandelt werden mögen, ſehen wir nicht ein. Keinenfalls können wir uns damit einverſtanden erklären, daß die Handelspolitik Deutſchlands auf die Frage der Colonialpolitik fremder Staaten nicht einzugehen habe, halten vielmehr die Frage für eine offne und erwägungswerthe, ob Deutſchland die Colonialmächte an ſeinem Handel mit denjenigen Ländern, welche für Deutſchland die Stelle der Colonien einnehmen, als Braſilien, Cuba u. ſ. w. unter denſelben Bedingungen Theil nehmen laſſen will, welche es ſeinen nationalen Belängen einräumt, ſo lange jene Mächte ihre nationalen Seebelänge in Bezug auf den Verkehr mit ihren Colonien vor den deutſchen bevorzugen. Einverſtandener Weiſe handelt es ſich hier nur um die Seebelänge, nämlich um die Zulaſſung deutſcher Schiffe zu der Frachtfahrt zwiſchen den Colonien und dem Mutterlande, ſo wie um Zulaſſung der Erzeugniſſe der Colonien aus deutſchen Häfen zu denſelben Bedingungen, wie beziehentlich in nationalen Schiffen und direct aus den Colonien, wogegen die Frage der Höhe der Zölle im Vergleich zu denjenigen auf dieſelben Waaren fremden Urſprunges hier nicht in Betracht kommt. — Die Gleichſtellung der Schifffahrt zwiſchen Colonien und Mutterland mit der Küſtenſchifffahrt halten wir für ungeeignet.

Auf die Beſchränkungen des Auslandes legt die Schrift, wie erwähnt, im Allgemeinen weniger Gewicht, als wir es thun. So z. B. meint ſie, daß durch die Aufhebung derjenigen Beſchrän-

kung, welche der Einfuhr außereuropäiſcher Waaren aus deutſchen Häfen nach England zum Verbrauche daſelbſt entgegenſteht, für den deutſchen Handel wenig oder nichts gewonnen werden würde, während wir namentlich die Aufhebung dieſer Beſchränkung für einen weſentlichen Gewinn halten. Wohl konnten ſich, ſo lange die Erzeugniſſe britiſcher Colonien in den Zöllen in Großbritannien bevorzugt waren, keine Gelegenheiten darbieten, die hauptſächlichſten außereuropäiſchen Erzeugniſſe, wie Zucker und Caffee, mit Nutzen aus Deutſchland nach Großbritannien hinzulegen, da auf den deutſchen Märkten eben nur die in Großbritannien mit höhern Zöllen belegten Erzeugniſſe fremder Länder anzutreffen waren. Hierin iſt bei der veränderten Geſetzgebung Großbritanniens (auch bei Caffee wird eine Gleichſtellung der Zölle für das Erzeugniß britiſcher Colonien und dasjenige fremder Länder erwartet) eine Veränderung vorauszuſehen. Daß Waaren, bei denen eine Bevorzugung im Zolle für die in britiſchen Colonien erzeugten nicht ſtattfindet, gelegentlich mit Nutzen von Deutſchland nach Großbritannien hätten hingelegt werden können, falls die genannte Beſchränkung nicht entgegenſtände, iſt aus den Klagen abzunehmen, welche von britiſchen Kaufleuten über die Wirkungen der Navigationsacte in dieſer Beziehung erhoben ſind. Jedenfalls giebt die Schrift darüber keine Auskunft, warum es an Gelegenheiten dazu fehlen ſollte, da doch, wie ſie ſagt, Fälle vorkommen, wo außereuropäiſche Erzeugniſſe nach andern Ländern des Weſtens, ja ſelbſt nach Häfen der mittelländiſchen See von Hamburg ausgeführt werden. — In dem Falle Großbritanniens erkennen wir bei dem Beſtreben deſſelben, ſeinen Markt zur Hauptniederlage der Erzeugniſſe aller Länder zu erheben, und zwar indem es die Zollbegünſtigung für das Erzeugniß ſeiner Colonien aufhebt, in der oben bezeichneten Beſchränkung für den Handel Deutſchlands ein weſentliches Hinderniß. Es iſt unmöglich, daß zwei Verkäufer gleichen Schritt halten können, von denen der eine zwei Märkte, darunter ein ihm ausſchließlich offener, zum Abſatz hat, der andere aber nur einen und zwar einen der ganzen Welt offenen. Dieſes iſt das Verhältniß zwiſchen Großbritannien und Deutſchland. Wenn deſſenungeachtet

die Hanſeſtädte den größten Theil ihrer Einfuhren an Zucker und Caffee direct aus den Erzeugungsländern und in deutſchen Schiffen erhielten, ſo ſind daran theilweiſe eben die bisher beſtandenen britiſchen Geſetze Schuld, welche das Erzeugniß britiſcher Pflanzungen im Zolle bevorzugten. Eine Aenderung hierin verändert das ganze Verhältniß, und aus dieſem Grunde weichen wir von der Meinung der Schrift ab, daß durch die Aufhebung der fraglichen Beſchränkung für den deutſchen Handel wenig oder nichts würde gewonnen werden.

Betreffend die Frage, in wie fern das in Rede ſtehende Differentialzollſyſtem geeignet iſt, das Ausland in ſeinen Handelsbeſchränkungen zum Nachgeben zu bewegen, ſo beziehen wir uns zunächſt auf die Thatſache, daß das preußiſche Geſetz vom 20. Juni 1822, welches in Bezug auf den Schiffskörper dieſelbe differentielle Behandlung anordnete, die das oft gedachte Syſtem in Bezug auf die Ladung bezweckt, in den meiſten Fällen eine ſolche Wirkung ausgeübt hat, und ſehen wir keinen Grund, dieſelbe in dem vorliegenden Falle zu bezweifeln. Die Schrift freilich will die erwähnte Thatſache, namentlich Großbritannien gegenüber, nicht als Vorbild gelten laſſen; ſie ſagt in dieſer Beziehung:

„Damals (1822) waren die Verhältniſſe anders; die von Preußen angewandten Retorſionsmaaßregeln, welche andere Staaten nachzuahmen ſich veranlaßt ſehen konnten, erſchienen für die engliſchen Rhedereiintereſſen allerdings gefährlich, während ſie für Preußen, welches ſie als ein bald vorübergehendes Uebel betrachten konnte, es viel weniger waren. Die gegenwärtig proponirte Maaßregel aber, beſonders wenn ſie auf die Erſchwerung der indirecten Einfuhr aus England beſchränkt wird, iſt offenbar nicht geeignet, Großbritannien zu einer ſolchen Modification ſeiner Navigationsgeſetze zu nöthigen, die einer Aufhebung derſelben ziemlich nahe kommt; wohl aber kann ſie und wird ſie das Reſultat haben, daß wir bleibend in ein Differentialzollſyſtem hingeleitet werden, welches in andern Continentalſtaaten weder den eigenen Handel befördert, noch Conceſſionen von England herbeigeführt hat..... Deutſch-

land wird in der That am beſten thun, bei ſeinem Syſtem zu bleiben, wenn es das britiſche fallen ſehen will."

Welcher Grund vorhanden ſein mag, anzunehmen, daß die proponirte Maaßregel auf die Erſchwerung der indirecten Einfuhr aus England beſchränkt werden ſoll, wiſſen wir nicht. Dem ſei indeſſen, wie ihm wolle, anzuerkennen iſt, daß in der Retorſion Preußens in 1822 größere Gefahr für die britiſchen Belänge lag, als ſolches bei der in Rede ſtehenden Maaßregel der Fall iſt, in ſo fern nämlich die Maaßregel von 1822 von andern Staaten nachgeahmt werden konnte, während es bei der jetzigen an Raum zur Nachahmung fehlt, und zwar weil die meiſten andern Staaten bereits ähnliche angenommen haben. Indeſſen auch abgeſehen davon liegt in der jetzt proponirten Maaßregel weniger Gefahr für Großbritannien, wenn man dabei nur die ſeither beſtandenen Verhältniſſe im Auge hat. Gerade dieſe, nämlich die Unabhängigkeit Deutſchlands von Großbritannien in dem Bezuge außereuropäiſcher Erzeugniſſe, waren aber ein Beweggrund mit für die Aenderung, welche mit den britiſchen Zuckerzöllen vorgenommen iſt; man will Großbritannien, wie bereits erwähnt, zur Niederlage nicht allein der Zucker ſeiner Colonien, ſondern eben ſo ſehr derjenigen Cubas und Braſiliens machen, und da iſt es für Großbritannien keineswegs gleichgültig, ob Deutſchland die directen Einfuhren im Zolle bevorzugt oder nicht. — Daß die Differentialzollgeſetze der übrigen Staaten des Continents Conceſſionen von England nicht herbeigeführt haben, iſt thatſächlich; nur iſt dabei zu bemerken, daß die Syſteme jener übrigen Staaten von dem für Deutſchland in Vorſchlag gebrachten darin abweichen, daß ſie die Herſtellung der Gegenſeitigkeit nicht zum Ziel hatten, und daß aus dieſem Grunde bei ihnen von Conceſſionen nicht die Rede ſein kann, wogegen das Syſtem der vereinigten Staaten von Nordamerika, welches den Grundſatz der Gegenſeitigkeit befolgt, Conceſſionen Englands allerdings herbeigeführt hat. England läßt von den vereinigten Staaten irgend welche Erzeugniſſe zum Verbrauche zu. — Welche Anſicht man indeſſen über dieſe Punkte habe, wir können in der Beweisführung der Schrift nichts Zwingendes für diejenige erkennen, daß Deutſchland am beſten thun

werde, bei ſeinem Syſteme zu bleiben, wenn es das britiſche fallen ſehen will.

Was die Niederlande angeht, ſo meint die Schrift, daß von dieſen eine Aenderung ihrer Colonialpolitik, worauf es ankommt, nicht zu erwarten ſei und zwar, weil der Credit und die politiſche Bedeutung dieſes Staats ganz weſentlich auf die gegenwärtige Art der Ausbeutung ſeiner Colonien ſich ſtützen; es ſei ſchwer zu ſagen, welche Conceſſionen man den deutſchen Anforderungen machen könnte, ohne das ganze Syſtem zu gefährden; die fraglichen Differentialzölle würden den Holländern, was Caffe betrifft, durchaus nicht wehethun, bei Zucker auch nur wenig u. ſ. w.; ſie würden ſchon in andern Ländern Erſatz finden. — Mag es ſich mit der Schwierigkeit für die Niederlande, Deutſchland Conceſſionen zu machen, verhalten, wie es wolle, ſo müſſen wir doch der Anſicht, daß irgend welche Erſchwerung des Abſatzes der Erzeugniſſe Javas im Zollvereine den Holländern nicht wehe thun ſollte, entgegentreten. Wohl würde dasjenige, was von dieſen Erzeugniſſen in jenem Falle im Zollvereine weniger genommen wird, in andern Ländern Nehmer finden; nur kann nie von einem Erſatze die Rede ſein, da nämlich der Abſatz nach dieſen Ländern nur in Folge erniedrigter Preiſe ſtattfinden würde. Wie groß auch die Zahl der Abnehmer ſein möge, ſo iſt doch die Lage des Verkäufers immer ſchlechter, wenn auch nur einer der Käufer ſeine Einkäufe beſchränkt, als ſie ohne dieſe Beſchränkung ſein würde. Welch' bedeutender Käufer der Erzeugniſſe Javas aber der Zollverein iſt, zeigt die Schrift ſelbſt. Die Behauptung, daß Differentialzölle den Holländern durchaus nicht wehe thun würden, halten wir für eine unbegründete. Die Erſchwerung des Abſatzes nach dem Zollvereine dürfte vielmehr, unſerer Meinung nach, eine ſolche Einwirkung auf die Niederlande ausüben, daß ſie trotz ihres ſo geſchloſſenen Syſtems ſchon Wege ausfinden werden, die gerechten Forderungen des Zollvereins zu befriedigen, da nämlich der Werth des ganzen Syſtems durch den Abſatz der Erzeugniſſe bedingt wird. Daß ſie von dem Syſteme Ausnahmen einzuräumen wiſſen, zeigt der Vertrag mit Belgien, wie ſehr der Werth der betreffenden Beſtimmung deſſelben

durch andere Beſtimmungen der niederländiſchen Colonialpolitik auch geſchmälert werden mag; ganz aufgehoben wird derſelbe durch letztere nicht. — Daß übrigens die Niederlande, gleich wie Großbritannien, Deutſchland auch abgeſehen von dem Verkehre mit außereuropäiſchen Erzeugniſſen Conceſſionen zu machen haben, iſt wohl zu berückſichtigen; namentlich gehört dazu bei den Niederlanden die ungünſtigere Stellung aller deutſchen Flaggen in jeglichem indirecten Verkehre, ſo wie einzelner derſelben ſelbſt im directen.

Anlangend Spanien, ſo erkennt die Schrift die Wichtigkeit an, wenn die ſpaniſche Regierung, namentlich in Bezug auf Cuba, zu einer billigeren Behandlung der deutſchen Flaggen veranlaßt werden könnte; nur hält ſie das Mittel der Retorſion dazu nicht geeignet, ohne indeſſen ein geeigneteres zu empfehlen. Das in Bezug auf die Einwirkung der Differentialzölle auf den Verkehr mit Cuba Geſagte verdient alle Beachtung; jedoch dürfte es ſchwerlich gerechtfertigt ſein, wegen der betreffenden Verhältniſſe den Gedanken an die Differentialzölle, falls ſie ſonſt als geeignet erkannt werden, überhaupt aufzugeben, oder auch Spanien gegenüber eine Ausnahme von denſelben zu machen. Mag übrigens Spanien ſich durch die Navigationsgeſetze anderer europäiſcher Länder zu Conceſſionen nicht bewogen gefunden haben, ſo findet ja bei dieſen der Umſtand ſtatt, daß ihnen, wie bereits erwähnt, eben nicht das Princip der Gegenſeitigkeit zum Grunde liegt, wie ſolches bei dem für Deutſchland in Vorſchlag gebrachten Differentialzollſyſtem der Fall iſt. — In Bezug auf Frankreich, Portugal und Belgien räumt die Schrift den vorgeſchlagenen Zöllen eine Wirkſamkeit ein. Der Verhältniſſe Schwedens und Dänemarks gedenkt ſie in der vorliegenden Beziehung nicht.

Nach dem Geſagten glauben wir uns zu der Anſicht berechtigt, daß das in Rede ſtehende Syſtem ſeine Wirkung dem Auslande gegenüber nicht verfehlen, ſondern zur Herſtellung gegenſeitiger Handelsfreiheit mit allen ſeefahrenden Nationen beitragen wird. Jedenfalls würde es Deutſchland in Bezug auf die Seebelänge

fremden Staaten gegenüber das Unterhandlungsmittel geben, welches ihm seither fehlte. *)

Schließen wir die Beleuchtung desjenigen Theils der Schrift, welcher sich mit der Erörterung des mehr genannten Systems sowohl in seinen unmittelbaren, als mittelbaren, Folgen beschäftigt, und setzen wir dem Ergebnisse, welches sie daraus entnimmt, das Folgende als dasjenige unserer Beleuchtung entgegen, als:

Der größere Theil der Einfuhren des Zollvereins an außereuropäischen Erzeugnissen kommt aus den Erzeugungsländern weder in deutschen Schiffen, noch durch deutschen Handel.

Das bei den Einfuhren der Hansestädte seither stattgefundene günstige Verhältniß ist nicht allein Folge der Handelsfreiheit, sondern eben so sehr Folge der Gesetze fremder Staaten, mit deren Aenderung der Eintritt eines ungünstigern Verhältnisses wahrscheinlich ist.

Das vorgeschlagene Differentialzollsystem ist geeignet, deutschen Schiffen und deutschem Handel einen größern Antheil an den Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse aus den Erzeugungsländern zu verschaffen, beziehentlich den Antheil, welchen sie jetzt daran haben, zu sichern.

Das besprochene System ist andrerseits wegen der Beschränkung, welche es der Handelsfreiheit auflegt, mit Nachtheilen verknüpft; die Schätzung, welche die Schrift von der Größe derselben macht, erscheint indessen übertrieben.

Die Annahme der Schrift, daß das geeignetste Mittel, die Fesseln fallen zu sehen, welche die britischen Gesetze den deutschen Seebelängen auflegen, darin bestehe, daß Deutschland dabei verharre, den Gesetzen des Auslandes nicht entgegenzutreten, sowie

---

*) Daß die Aussicht auf die Einführung eines Differentialzollsystems abseiten Deutschlands die Betheiligten in Großbritannien sowohl, als in den Niederlanden, mit Furcht erfüllt und sie den Wunsch aussprechen läßt, solchem durch Gewährung der billigen Forderungen Deutschlands zuvorzukommen, ist von der Presse dieser Länder abzunehmen. Wir verweisen in der vorliegenden Beziehung, so weit Britannien in Betracht kommt, auf den bekannten Aufsatz im Edinburgh Review, October 1847.

diejenige, daß die Niederlande ſich durch die vorgeſchlagenen Differentialzölle zu Conceſſionen gegen Deutſchland nicht werden bewogen fühlen, finden in den Ausführungen der Schrift ihre Begründung nicht.

Es bleibt der Abſchnitt der Schrift zur Beleuchtung über, welcher ſich auf „die Gemeinſamkeit commercieller Einrichtungen als Beförderung nationaler Einheit" bezieht. — Sahen wir uns aufgefordert, der Schrift in ihrer Beurtheilung der Wirkungen der Differentialzölle auf die Wohlfahrt Deutſchlands in manchen Punkten entgegenzutreten, ſo geſchah es mit dem Bewußtſein, daß es von der einen, wie von der andern Seite, nur eine Wahrſcheinlichkeitsrechnung ſei, und daß Täuſchungen bei dieſer ſehr wohl ſtattfinden können. — Mit wenigerer Zurückhaltung treten wir ihr in Bezug auf die hier vorliegenden Ausführungen entgegen. — Das wichtigſte Ergebniß derſelben iſt, daß, wie wünſchenswerth Vereinigungen zum Zwecke der Erleichterungen im innern Verkehre der verſchiedenen Staaten Deutſchlands auch ſein mögen, eine Vereinigung zum Zwecke gemeinſchaftlicher handelspolitiſcher Maaßregeln gegen das Ausland, dem Wohle Deutſchlands nicht entſprechen würde. Folgendes iſt eine Zuſammenſtellung der betreffenden Aeußerungen:

„Nur ausnahmsweiſe, unter beſonderen Umſtänden, dürfte die Gemeinſchaftlichkeit der Vertretung verſchiedener Staaten im Auslande ſich empfehlen."

„So zweckmäßig auch in manchen Fällen die Abſchließung gemeinſchaftlicher Schifffahrts- und Handelsverträge von Seiten der deutſchen Regierungen mit auswärtigen Staaten ſein wird, ſo zweifelhaft iſt es doch, ob es im gemeinſamen Intereſſe Deutſchlands liegen würde, die Regel aufzuſtellen, daß der Abſchluß nicht anders als gemeinſchaftlich oder doch nur unter der Bedingung zu geſchehen habe, daß alle übrigen deutſchen Staaten an den Vortheilen des Vertrages ſollen Theil nehmen können. Es würde dies oft genug einzelne Staaten verhindern, durch Handelsverträge im Auslande Vortheile zu erlangen, welche, wenn auch zunächſt ſeinen eigenen Angehörigen, jedenfalls indirect auch dem

Handel und der Induſtrie Deutſchlands zu Gute kommen müſſen, während durch Weglaſſung jener Regel Niemanden Schaden geſchieht; die Erfahrung beweiſet vielmehr, daß die bisher von einzelnen deutſchen Staaten abgeſchloſſenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutſchland nützlich, niemals aber ſchädlich geweſen ſind. . . . ."

„Anders aber (nämlich im Gegenſatze zu Vereinigungen zur Erleichterung des innern Verkehrs) ſtellt ſich die Sache dar, wenn von einem Schifffahrtsvereine die Rede iſt, deſſen eigentliches Weſen in der Annahme gemeinſchaftlicher Maaßregeln gegen das Ausland beſteht, weil hier gleich von vornherein das ſchon oben angedeutete Mißverhältniß heraustritt, daß die nicht ſofort beitretenden deutſchen Staaten als Ausland, und ſomit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müſſen. Damit iſt aber eben das Princip der nationalen Einheit Deutſchlands auch in ſeinem Innern zerſtört. Eben ſo wenig kann dieſe durch irgend ein Zollſyſtem gefördert werden, welches wie in den früheren Abſchnitten zu zeigen verſucht worden, der materiellen Wohlfahrt des Landes nicht zuträglich, dem Handel und der Gewerbsthätigkeit nachtheilig iſt, den Verkehr, ſtatt ihn zu erleichtern, erſchwert, das bisher der Handelspolitik aller deutſchen Staaten zu Grunde liegende Princip der Handelsfreiheit vernichtet, und indem es einem Vereine unabhängiger Staaten die unlösbare Aufgabe ſtellt, durch gemeinſame Schutzzoll-Maaßregeln die Intereſſen der Seeküſte, des großen Handels und der Rhederei mit denjenigen der Binnenländer auszugleichen, eben dadurch Elemente der Zwietracht in dieſen Verein bringt, die derſelbe nimmermehr zu bewältigen vermögen wird."

Hätte die Schrift ſich auf die Behauptung beſchränkt, daß das vorgeſchlagene Syſtem der Differentialzölle nicht geeignet ſei, die Wohlfahrt Deutſchlands zu befördern, ſo würden wir uns in geringerem Obſtande gegen ſie gefühlt haben, da Meinungsverſchiedenheit über den Werth derſelben ſehr wohl zuläſſig erſcheint. Wäre ſie gegen alle Maaßregeln des Auslandes gleichgültig, und verwürfe ſie alle Handelsverträge mit demſelben, ſo würde darin Folgerichtig-

keit anzuerkennen ſein. — Eins und Anderes iſt nicht der Standpunkt der Schrift. Sie verwirft nicht etwa allein das Differentialzollſyſtem, ſondern ſie verwirft eine jegliche Vereinigung, um dem Auslande auf dem Gebiete der Handelspolitik gemeinſam entgegen zu treten. Sie verwirft nicht etwa alle Handelsverträge mit dem Auslande, ſondern ſie verwirft nur die Regel der gemeinſamen. Ihr iſt es zweifelhaft, ob es nicht dem Wohle Deutſchlands entſprechender ſei, wenn die neun Schifffahrt treibenden Staaten Deutſchlands die Freiheit behalten, mit dem Auslande jeder für ſich allein Handels- und Schifffahrtsverträge abzuſchließen; ſie iſt der Meinung, die Regel gemeinſamer Handelsverträge werde einzelne Staaten oft verhindern, im Auslande Vortheile zu erlangen, welche indirect der Geſammtheit Deutſchlands zu Gute kommen; ſie behauptet, die Erfahrung beweiſe, daß die bisher von einzelnen deutſchen Staaten abgeſchloſſenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutſchland nützlich, niemals aber ſchädlich geweſen ſind. Sie erkennt in einem Schifffahrtsvereine mit gemeinſchaftlichen Maaßregeln gegen das Ausland eine Zerſtörung des Princips der nationalen Einheit Deutſchlands in ſeinem Innern, und zwar weil die nicht ſofort beitretenden deutſchen Staaten als Ausland und ſomit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müſſen. Sie erkennt es für einen Verein unabhängiger Staaten eine unlösbare Aufgabe, durch gemeinſame Schutzzollmaaßregeln die Intereſſen der Seeküſte, des großen Handels und der Rhederei mit denjenigen der Binnenländer auszugleichen; ſie behauptet, eine ſolche Aufgabe würde Elemente der Zwietracht in den Verein bringen, die derſelbe nimmermehr zu bewältigen vermöge.

Prüfen wir dieſe Aeußerungen. — In wie fern die bisher von einzelnen deutſchen Staaten abgeſchloſſenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutſchland nützlich, niemals aber ſchädlich geweſen ſind, mag auf ſich beruhen. Es iſt dies, unſerer Anſicht nach, nicht die Frage, auf welche es ankommt; vielmehr handelt es ſich hier um die Behauptung, daß durch Annahme gemeinſamer Maaßregeln dem Auslande gegenüber für die Geſammtheit und ſomit auch für die einzelnen Staaten Zuſtände würden herbeizuführen ſein, gegen

welche die in den Verträgen erlangten Zugeſtändniſſe einen Vergleich auszuhalten nicht im Stande ſind. Dieſe Behauptung widerlegt die Schrift nicht; auch dürfte ihre Richtigkeit ſchwerlich in Abrede zu ſtellen ſein. Das wirkſamſte Mittel, um in der vorliegenden Beziehung für den Wohlſtand eines Landes zu ſorgen, liegt nämlich in der Geſetzgebung, gegen welches dasjenige der Verträge mit dem Auslande von untergeordneter Bedeutung iſt. Um aber die betreffenden Geſetze abſeiten Deutſchlands auf eine alle Theile befriedigende Weiſe erlaſſen zu können, iſt die Vereinigung der Bundesſtaaten, jedenfalls diejenige des Zollvereins mit den Küſtenſtaaten des Nordens zu gemeinſamen Maaßregeln erforderlich, und wird demnach durch dieſe die Möglichkeit bedingt, für den Wohlſtand Deutſchlands wirkſam zu ſorgen. — Als Beleg dafür, daß für die Seebelänge eines Landes nur auf dem Wege der Geſetzgebung und nicht auf demjenigen der Verträge wirkſam geſorgt werden könne, dient die Thatſache, daß bis jetzt kein Staat im Stande war, von Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal, den Niederlanden, Schweden u. ſ. w. auf dem Wege der Verträge Gleichſtellung ſeiner Seebelänge mit den eigenen der genannten Staaten zu erlangen; wohl aber entſchädigten ſich andere Staaten dafür durch ſelbſtſtändige Geſetze zu Gunſten ihrer Seebelänge. — Daß Deutſchland, zerſtückelt, wie namentlich die Küſtenſtaaten des Nordens ſind, die betreffenden Geſetze auf eine alle Theile befriedigende Weiſe nur mittelſt der Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln erlaſſen kann, liegt zu ſehr auf der Hand, um des Nachweiſes zu bedürfen.

Wenn aber die Schrift behauptet, daß die Regel gemeinſamer Handelsverträge die einzelnen Staaten oft verhindern würde, im Auslande Vortheile zu erlangen, welche indirect der Geſammtheit Deutſchlands zu Gute kommen, ſo müſſen wir ſolches aus dem Grunde in Abrede ſtellen, weil von dem Auslande ohne die Macht, ſeine Geſetzgebung durch entſprechende Geſetze zu erwiedern, keine reelle Vortheile zu erlangen ſind. — Daß dagegen durch Acte der Geſetzgebung Vortheile zu erlangen ſtehen, welche ohne dieſelben verweigert werden, beweiſt z. B. der Vertrag Preußens mit Groß-

britannien von 1824, ſo wie die neuern Verträge Belgiens und Rußlands mit den Niederlanden. Die in denſelben beziehentlich abſeiten Großbritanniens und der Niederlande eingeräumten Vergünſtigungen wurden in Folge des Unterhandlungsmittels gewährt, welches Preußen, Belgien und Rußland ſich durch ihre Differentialzollgeſetze aneigneten.

Der Behauptung der Schrift, daß eine Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln dem Auslande gegenüber das Princip der nationalen Einheit Deutſchlands in ſeinem Innern zerſtören würde, und zwar weil die nicht ſofort beitretenden deutſchen Staaten als Ausland und ſomit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müſſen, widerſpricht das Daſein des Zollvereins. Auch dieſer behandelt die nicht beigetretenen deutſchen Staaten als Ausland und in mancher Beziehung als Gegner. Wer aber möchte den Zollverein als den Zerſtörer des Princips der nationalen Einheit Deutſchlands bezeichnen? Wer möchte nicht vielmehr in ihm, in einer Vereinigung deutſcher Staaten, die jedem andern deutſchen Staate den Beitritt offen hält, den Förderer des genannten Princips erkennen? Was iſt dieſem förderlicher: wenn mehrere Staaten ſich zu gemeinſamem Handeln vereinigen und aufhören, ſich gegenſeitig als Ausland zu behandeln, oder wenn Letzteres von den ſieben und dreißig deutſchen Staaten gegenſeitig geſchieht? —

Eben ſo wenig, als wir hier der Schrift beiſtimmen können, vermögen wir einzuſehen, warum es für einen Verein ſämmtlicher deutſcher Staaten eine unlösbare Aufgabe ſein ſollte, die verſchiedenen volkswirthſchaftlichen Anliegen derſelben durch gemeinſame Schutzzollmaaßregeln auszugleichen, falls ſolche nämlich überhaupt als ein Mittel erkannt werden, die Wohlfahrt zu befördern. Fand doch der Zollverein, in welchem theils die Belänge der Seeküſte mit denjenigen der Binnenländer vereinigt, theils die Anliegen aller Binnenländer keineswegs dieſelben ſind, die nämliche Aufgabe nicht unlösbar. Warum ſollten durch dieſelbe Elemente der Zwietracht in den Verein gebracht werden, die dieſer nimmermehr zu bewältigen vermögen wird, während ſolches doch dem Zollvereine gelingt, und zwar nicht etwa nur in Bezug auf die See-

belänge, welche bei der hier in Rede ſtehenden Vereinigung allein in Betracht kommen, ſondern in Bezug auf alle durch den Zolltarif berührten wirthſchaftlichen Belänge. Wohl iſt es bekannt, daß ſich im Zollvereine Stimmen vernehmen laſſen, welche mit den Maaßregeln deſſelben unzufrieden und die der Meinung ſind, daß ihre wirthſchaftlichen Anliegen außerhalb des Vereins eine beſſere Beachtung finden würden. Zwiſchen einer ſolchen Aeußerung der Unzufriedenheit und wirklicher Zwietracht liegt aber noch viel, und ſchwerlich dürften die betreffenden Aeußerungen von irgend Jemand für etwas anderes, als leere Drohungen, angeſehen werden, als Drohungen, um durchzuſetzen, was für die Sonderanliegen dieſes oder jenes Standes als erſprießlich erachtet wird. Es ſind eben Aeußerungen der Unzufriedenheit, wie ſie in einem jeden Lande vorkommen, je nachdem der eine oder der andere Stand ſich durch die für die Geſammtheit getroffenen Maaßregeln beeinträchtigt hält, während derſelbe nichts deſto weniger in der Gemeinſamkeit der Maaßregeln eine jene Nachtheile überwiegende Wohlthat erkennt.

Nicht der Grundſatz der Differentialzölle ſteht hier in Frage; hier handelt es ſich ganz im Allgemeinen um die Frage, in wie fern eine Vereinigung der deutſchen Bundesſtaaten zu gemeinſchaftlichen handelspolitiſchen Maaßregeln gegen das Ausland dem Wohle Deutſchlands entſpricht. Die Schrift verneint dieſelbe und zwar unter Anführung von Gründen, deren Beweiskraft wir anzuerkennen nicht im Stande ſind. — Mag es ſein, daß der geeignete Boden zu einer Vereinigung der fraglichen Art noch nicht gefunden iſt; mag es ſein, daß die Schrift, indem ſie ſich gegen eine ſolche erklärt, nur die beſondere, in den von ihr beſprochenen Vorſchlägen aufgeſtellte Vereinigung im Auge hat. Vergebens ſuchten wir in ihr nach Aeußerungen, die dieſes außer Zweifel ſtellten, oder darüber Aufſchluß gäben, was ihr als der geeignete Boden zu einer Vereinigung erſcheint. Sie beſchränkt ſich darauf, die vermeintlichen Nachtheile der vorgeſchlagenen Vereinigung, ſo wie die Erfolge in's Licht zu ſtellen, welche unter den beſtehenden Verhältniſſen erreicht ſind.

Die Schrift ſchließt mit der Behauptung, daß das durch ſie vertretene Syſtem der Handelsfreiheit, deſſen Weſen darin beſteht, die nationalen Seebelänge den ungünſtigen Geſetzen des Auslandes ſchutzlos Preis zu geben, demnach ein Syſtem einſeitiger Handelsfreiheit, welches, wie die Schrift ſagt, niemand bevorzugt und niemand verletzt, das deutſch nationale ſei, und daß alle Navigationsacten und Differentialzölle fremdes Erzeugniß ſeien, das dem deutſchen Boden erſt eingeimpft werden ſolle. — Dem letztern Theile der Behauptung widerſpricht der thatſächliche Beſtand, da nämlich der Grundſatz der Differentialzölle bereits ſeit einem Vierteljahrhundert in Preußen in der differentiellen Behandlung des Schiffskörpers angewandt wird. — Schon dieſes Umſtandes halber können wir dem erſtern Theile der Behauptung nicht beipflichten: daß das Syſtem einſeitiger Handelsfreiheit das deutſch nationale ſei, mag ſolches immerhin den beſondern Verhältniſſen der Hanſeſtädte entſprechen; Verhältniſſe, welche eine Wahl zwiſchen demſelben und einem andern nicht zulaſſen. Wie ſehr nämlich die genannten Städte die ungünſtigen Geſetze des Auslandes auch mögen gefühlt haben, von einer Erwiederung derſelben konnte bei ihnen nie die Rede ſein. Anders waren und ſind in der vorliegenden Beziehung die Verhältniſſe Preußens und des Zollvereins. Dieſe beſitzen die Macht, dem Drucke des Auslandes entgegenzuwirken. — Abgeſehen indeſſen davon, in wie fern es geeignet iſt, ein Syſtem als deutſch national zu bezeichnen, welches im Widerſpruch mit den in Preußen beſtehenden Geſetzen iſt, mag hier darauf aufmerkſam gemacht werden, daß daſſelbe eben ſo wenig den Anſichten der Mehrheit in Deutſchland, ſoweit ſolche ſich zu erkennen gab, entſpricht; namentlich nimmt die Denkſchrift in dieſer Beziehung einen von den Gegnern der Differentialzölle in den preußiſchen Oſtſeeprovinzen weſentlich verſchiedenen Standpunkt ein, indem letztere, wie aus der Erklärung der vierzehn Landtagsabgeordneten hervorgeht, damit einverſtanden ſind, daß den Geſetzen des Auslandes mit Repreſſalien begegnet werde; ſie nimmt einen verſchiedenen Standpunkt von demjenigen der hannoverſchen Ständeverſammlung ein, welche faſt einſtimmig den Wunſch ausgeſprochen hat, daß Maaß-

regeln zum Schutze der nationalen Schifffahrt ergriffen werden möchten; endlich nimmt sie einen verschiedenen Standpunkt von demjenigen der bekannten bremer Denkschriften ein, nicht zu gedenken der Wünsche, welche auf den preußischen Provinzial-Landtagen, so wie in den Ständeversammlungen anderer deutscher Staaten ausgesprochen sind. — Erkennen wir nun zwar in diesen Umständen keinen Beweis dafür, daß das System einseitiger Handelsfreiheit der Wohlfahrt Deutschlands nicht entspreche, so ist es doch thatsächlich, daß die Schrift in der Empfehlung desselben vereinzelt dasteht, und schwerlich dürfte es unter solchen Verhältnissen gerechtfertigt sein, das genannte System als das deutsch nationale zu bezeichnen. —

Soll überhaupt von einem deutsch nationalen Systeme die Rede sein, so dürfte dieser Name vielmehr demjenigen der Gegenseitigkeit zukommen, einem Systeme, wie solches von Preußen in Bezug auf die Behandlung des Schiffskörpers durch das Gesetz vom 20. Juni 1822 befolgt wird, und wie es hinsichtlich der Behandlung der Ladung durch das von uns vertheidigte Gesetz würde in Ausführung gebracht werden, einem Systeme, welches dem Auslande mit demselben Maaße mißt, womit dieses Deutschland mißt und, indem es den Hindernissen entgegenwirkt, welche die Gesetze des Auslandes den Seebelängen Deutschlands in den Weg legen, niemand bevorzugt und niemand verletzt. *)

Welches System indessen mit größerm Rechte den Namen des deutsch nationalen verdient, möge auf sich beruhen; von größerer

*) Mit demselben Rechte, mit welchem die Schrift das System der einseitigen Handelsfreiheit als dasjenige bezeichnet, welches niemand bevorzugt und niemand verletzt, läßt sich das System der Gegenseitigkeit so bezeichnen. Wohl legt dieses zu Gunsten einzelner Erwerbszweige der Handelsfreiheit Fesseln an und ist somit nicht frei von verletzender Wirkung. Andrerseits ist das System einseitiger Handelsfreiheit, dessen Wesen, wie erwähnt, darin besteht, die nationalen Seebelänge der Politik des Auslandes schutzlos Preis zu geben, eben so wenig frei von einer solchen Wirkung; nur trifft in diesem Falle die Verletzung unmittelbar die Erwerbszweige, welchen durch die genannte Politik Hindernisse in den Weg gelegt werden, mittelbar die Gesammtheit. Außerdem aber leidet letztere unter dem Bewußtsein, daß dem Auslande gegenüber kein Schutz stattfindet, und wohl dürfte die Verletzung im Falle des Systems der Schrift die größere von den beiden sein.

Wichtigkeit iſt die Frage, welches Syſtem der Wohlfahrt Deutſchlands am meiſten entſpricht. — Unverkennbar würde die Empfehlung desjenigen einſeitiger Handelsfreiheit ein größeres Gewicht mit ſich führen, wenn ſie von Seiten eines Körpers käme, dem zwiſchen dieſem und einem andern die Wahl frei ſteht, und der nicht, wie im Falle der Hanſeſtädte in ihrer Iſolirung, genöthigt iſt, ſich den ungünſtigen Geſetzen des Auslandes macht- und willenlos hinzugeben; wenn die Empfehlung von der Verzichtleiſtung auf das Recht, einſeitig mit dem Auslande zu verhandeln, begleitet wäre; wenn die Schrift gleichzeitig zu gemeinſamen Maaßregeln die Hand böte und dadurch zur Herſtellung eines Zuſtandes für Deutſchland behülflich wäre, um den Geſetzen des Auslandes unter den günſtigſten Umſtänden entgegentreten zu können, eines Zuſtandes, welcher durch die Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln bedingt wird. Nur wenn Deutſchland nach Herſtellung dieſes Zuſtandes, demnach bei freier Wahl, die Befolgung des Syſtems einſeitiger Handelsfreiheit beſchließt, hat es das Bewußtſein, daß es die ungünſtigen Geſetze des Auslandes aus Ueberzeugung und nicht aus Ohnmacht unerwiedert läßt. Ohne dies Bewußtſein aber leiden die geiſtigen, die weſentlich ſchaffenden Kräfte.

Fern iſt es von uns, das engliſche oder franzöſiſche Syſtem für Deutſchland zu wünſchen. Eben ſo wenig können wir uns aber unter den gegebenen Umſtänden mit dem Syſteme der Schrift befreunden, und noch einmal müſſen wir dieſer in ihrem letzten Worte entgegentreten, in der Erwartung, daß „England vielleicht ſehr bald, ſpäter auch die andern Nationen ſich dem von ihr empfohlenen Syſteme einſeitiger Handelsfreiheit zuwenden werden.“ Zweifelhaft erſcheint es uns nämlich, ob England ſich dieſem oder günſtigſten Falles nicht vielmehr dem von uns vertretenen Syſteme der Gegenſeitigkeit zuwenden wird. — Aller Wahrſcheinlichkeit nach, wird eine nahe Zukunft über dieſen Punkt manche Zweifel löſen, und unterlaſſen wir es deßhalb, auf denſelben hier weiter einzugehen.

Es verhalte ſich damit indeſſen, wie es wolle; möge das Ausland Syſteme befolgen, welche es wolle; für Deutſchland kann nur

maaßgebend ſein, was ſeinen beſondern Verhältniſſen entſpricht und dabei recht und billig iſt, und als ſolches erkennen wir das Syſtem der Gegenſeitigkeit.

Nehmen wir hiermit von der vorliegenden Schrift Abſchied. — Worin wir uns vor Allem ihr gegenüberſtehend fühlen, iſt ihre Grundanſchauung, die Anſchauung, daß eine Vereinigung deutſcher Staaten zu gemeinſchaftlichen handelspolitiſchen Maaßregeln gegen das Ausland dem Wohle Deutſchlands nicht entſpreche. Alle andern Punkte der Meinungsverſchiedenheit ſind gegen dieſen von untergeordneter Wichtigkeit, und eine Verſtändigung über ihn dürfte diejenige über die andern erleichtern. — Iſt die Vereinigung nicht wünſchenswerth, wozu dann das Streben nach derſelben? Mit der Frage über das Wünſchenswerthe der Vereinigung ſteht und fällt das von uns vertretene Geſetz.

Auf manche der in der Schrift, namentlich in ihrem letzten Abſchnitte, zur Sprache gebrachten Punkte ſind wir abſichtlich nicht eingegangen, da ſie zu dem genannten Geſetze in keiner Beziehung ſtehen, ſo z. B. die Frage einer gemeinſamen deutſchen Flagge, die Forderung an fremde Staaten, daß ſie ganz Deutſchland als ein gemeinſames Schifffahrtsgebiet anerkennen ſollen u. ſ. w. — So wünſchenswerth nämlich dieſe Veranſtaltungen ſein mögen, und ſo wenig Grund vorhanden ſein mag, zu bezweifeln, daß ſie dereinſt erfolgen werden, ſo fallen ſie doch nicht mit der Einführung der Differentialzölle für den Zollverein zuſammen. Nicht die Herſtellung einer gemeinſamen deutſchen Flagge, nicht die Erwirkung jener Anerkennung abſeiten fremder Staaten ſind der nächſte Zweck des von uns vertretenen Geſetzes; vielmehr beſteht dieſer darin, dem Zollvereine die Ausbildung zu geben, welche ihm fehlt, und die den außerhalb ſtehenden deutſchen Staaten nur zum Nutzen gereichen kann, ja, die endlich dahin führen dürfte, den Zollverein im deutſchen Bunde aufgehen und ſomit die Handelsanliegen von ganz Deutſchland dem Auslande gegenüber von dem Bunde wahrgenommen zu ſehen. Dann auch dürfte der geeignete Zeitpunkt gekommen ſein, die mit den genannten Veran-

ſtaltungen verknüpften Vortheile und Nachtheile in Erwägung zu ziehen.

Wenden wir uns mit wenigen Worten zu der Schrift Nr. 6. zurück. Dieſelbe bekämpft, wie erwähnt, den Grundſatz der Differentialzölle in der Hauptſache mit denſelben Gründen, wie die hamburgiſche Denkſchrift, weßhalb nach der Beleuchtung, welche wir dieſer widmeten, wenig Veranlaſſung iſt, in Beziehung auf die genannten Zölle auf ſie einzugehen. Auch ſie geht von der Annahme aus, daß das, was durch Differentialzölle zunächſt erreicht werden ſoll, ſich bereits naturgemäß unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet hat; eine Annahme, deren Unrichtigkeit wir zu beweiſen bemüht waren. Auch ſie enthält unter andern die uns unverſtändliche Bezeichnung der Seebelänge der vereinigten Staaten von Nordamerika als unbeſchützte, ſo wie deren Gleichſtellung mit denjenigen Deutſchlands, während in der Wirklichkeit das Verhältniß ſo iſt, daß die vereinigten Staaten das Syſtem der Gegenſeitigkeit, gerade dasjenige Syſtem, befolgen, welches den vorgeſchlagenen Differentialzöllen zum Grunde liegt, Deutſchland dagegen ſeine Seebelänge mit wenigen Ausnahmen den Geſetzen des Auslandes ſchutzlos Preis giebt.

Die vorliegende Schrift weicht dagegen von der hamburgiſchen Denkſchrift darin ab, daß dieſe die Frage der Differentialzölle nach Maaßgabe der mehr gedachten Vorſchläge beſpricht, während jene die anderweitig zur Einführung der fraglichen Zölle gemachten berückſichtigt, namentlich diejenigen, welche nicht allein eine Vereinigung zu gemeinſchaftlichen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge, ſondern eine Vereinigung mit gemeinſamem Tarif, kurz, den Anſchluß der Küſtenſtaaten an den Zollverein bezwecken. In Bezug hierauf kommt in der Schrift folgende Aeußerung vor, deren Beleuchtung als geeignet erſcheint. Es heißt daſelbſt:

„Iſt es wirklich an dem, daß in einem Anſchluſſe der Hanſeſtädte an ein Syſtem der Art (der Differentialzölle) das Heil Deutſchlands in ſeinen Handelsbeziehungen, in ſeinen materiellen Intereſſen begründet ſei, ſo wollen wir von vorn herein bekennen, daß wir in dem vollſtändigen Beitritte jener

Städte zum Zollverein den allein rathſamen Weg der Ausführung erblicken. Der Grund iſt ganz einfach der, daß eine jede andere Weiſe eine halbe Maaßregel begreifen würde, daß halbe Maaßregeln aber immer nur die Nachtheile von beiden Seiten vereinigen, und daß, im vorliegenden Falle, wenn nicht der gänzliche Beitritt, eine vollends feindſelige Spaltung die beklagenswerthe Folge ſein müſſe. Bei jenem würde doch der Vortheil eintreten, daß der Zollverein nun völlig befriedigt wäre, die Hanſeſtädte aber die Gewißheit hätten, jede Wohlthat mit zu genießen, die der Zollverein ſeinen Angehörigen darbietet. Es wäre nicht unmöglich, daß dieſe Wohlthat auch in der Ertheilung der Rechte von Freihäfen beſtände, und vielleicht hat eine ähnliche Vermuthung ſchon die ſo vorſichtige Königl. Hannoverſche Regierung geleitet, als ſie in neueſter Zeit Harburg zu einem Freihafen erhob. Welche größere Vortheile die Hanſeſtädte, als Freihäfen des Zollvereins, dieſem letztern gewähren können, als ſie bei ihrem jetzigen Handelsſyſteme ohnehin thun, wiſſen wir zwar nicht, vermögen es auch nicht zu ergründen, zweifeln jedoch nicht, daß Diejenigen, die ihnen einen ſolchen Umweg empfehlen, um im Weſentlichen auf ihren jetzigen Standpunkt zurückzukommen, genügend mit ſich ſelbſt im Reinen ſind, um uns vollſtändig darüber zu belehren."

Der Anſicht, daß eine jede andere Vereinigung des Zollvereins mit den Hanſeſtädten, beziehentlich den Küſtenſtaaten, als der vollſtändige Beitritt derſelben zu dem Vereine, eine halbe und als ſolche eine wenig befriedigende Maaßregel ſein würde, ſtimmen wir vollkommen bei. — In wie fern unter den Wohlthaten, welche die Hanſeſtädte im Falle des Anſchluſſes zu genießen hätten, auch die Ertheilung der Rechte von Freihäfen ſein würde, falls darunter verſtanden wird, daß in den Städten auch ferner keine Controlle über die Art der Einfuhr der Waaren ausgeübt werden ſoll, ſteht dahin. Wir ſehen nicht wohl ein, wie ſolches mit den beabſichtigten Differentialzöllen verträglich ſein würde. Indeſſen angenommen, die Verhältniſſe der Hanſeſtädte in dieſer Beziehung blieben auf

ihrem jetzigen Standpunkte, so würde doch nach dem Anschlusse derselben der wesentliche Unterschied eintreten, theils daß die für die Gesammtheit Deutschlands so wichtigen Belänge der Hanseſtädte bei den Beschließungen des Zollvereins nicht länger unvertreten sein, theils daß die Hanseſtädte bei ihren Verträgen mit dem Auslande diesem nicht länger als machtlose Städte gegenüberstehen würden, sondern daß die Verhandlungen mit demselben dann im Namen und mit der Macht des durch jene Städte verstärkten Zollvereins würden betrieben werden; eine, wie es uns scheint, nicht allein für diesen, sondern für ganz Deutschland und somit auch für die Hanseſtädte zu wünschende wesentliche Veränderung des Verhältnisses.

8) Der deutſche Handels- und Schifffahrtsbund. Bremen 1847.

9) Die Aufgabe der Hanſeſtädte gegenüber dem deutſchen Zollverein, u. ſ. w.

Schließen wir mit einer Beleuchtung der vorſtehend genannten Veröffentlichungen, welche den Grundſatz der Differentialzölle zwar gutheißen, in der Weiſe ſeiner Anwendung aber von dem von uns vertretenen Geſetze abweichen. — Ein weſentlicher Unterſchied beſteht darin, daß ſie die Einführung der fraglichen Zölle von einer Vereinigung der Zollvereinsſtaaten mit andern deutſchen Staaten abhängig machen, während die Einführung im Falle des Geſetzes durch Erlaſſung deſſelben abſeiten der Zollvereinsſtaaten bedingt wird. — Nach der Erklärung der hamburgiſchen Denkſchrift gegen eine jede Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln gegen das Ausland, ſo wie bei dem Einfluſſe, welchen Hamburg in Fragen der Handelspolitik auf die es umgebenden Staaten ausübt, ſcheint wenig Ausſicht vorhanden, daß die Einführung der Differentialzölle auf dem Wege der Vereinigung mit Staaten außerhalb des Zollvereins erfolgen wird, und aus dieſem Grunde könnte auf eine Beleuchtung der genannten Veröffentlichungen verzichtet werden, falls die Abweichung ſich nur auf die Weiſe der Einführung bezöge. Solches iſt nicht der Fall, und deßhalb erſcheint ein kurzes Eingehen auf die hauptſächlichſten Punkte, über welche Meinungsverſchiedenheit ſtattfindet, geeignet.

Eine Abweichung von nicht geringerer Bedeutung als diejenige, welche die Weiſe der Einführung der fraglichen Zölle betrifft, beſteht darin, daß die Vereinigungen, welchen die vorliegenden Schrif-

ten das Wort reden, ſich dem Auslande gegenüber nur auf gemeinſame Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge beziehen ſollen, wogegen der Zweck des von uns vertretenen Geſetzes mit darin beſteht, den Küſtenſtaaten einen Reiz zum Anſchluſſe an den Zollverein zu geben und ſomit eine Einheit nicht etwa nur in Bezug auf die Seebelänge herzuſtellen, ſondern in Bezug auf alle diejenigen wirthſchaftlichen Belänge, welche durch den Zolltarif berührt werden.

Welche Beweggründe bei der Schrift Nr. 9. leitend geweſen ſind, die gemachten Vorſchläge auf eine Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebelänge zu beſchränken, mag auf ſich beruhen. Der Bremer Schrift (Nr. 8.), welche dieſen Punkt umſtändlich beſpricht, liegt die Anſicht zum Grunde, theils, daß eine ſolche Vereinigung leichter erreichbar ſei, als eine mit gemeinſamem Tarif; theils, daß ſie eben ſo viel leiſten würde, als letztere; theils endlich, daß die Annahme des Zollvereinstarifs die Küſtenſtaaten in ihrem Wohlſtande und rückwirkend den Zollverein ſelbſt benachtheiligen würde.

Wie verhält es ſich um dieſe Behauptungen? — Daß eine Vereinigung nur zu den genannten Zwecken leichter erreichbar iſt, als eine ſolche mit gemeinſamem Tarife, iſt unverkennbar. Unſtreitig ſind die Schwierigkeiten groß, die verſchiedenen Anliegen der Binnen- und der Küſtenländer in Bezug auf den Tarif auszugleichen, ſo wie den Anſprüchen der letztern in Bezug auf ein Präcipuum in der Zolleinnahme wegen angeblich größern Verbrauchs zu begegnen; Schwierigkeiten, welche die in den vorliegenden Schriften empfohlene Vereinigung umgeht. Dagegen können wir darin nicht beiſtimmen, daß eine ſolche eben ſo viel zu leiſten im Stande ſein würde, als eine Vereinigung auf Grund des Anſchluſſes an den Zollverein. Wohl würde ſie in der unmittelbaren Einwirkung auf die Seebelänge in einem großen Maaße daſſelbe leiſten, was von letzterer erwartet werden darf, damit aber auch ihre Wirkſamkeit zu Ende ſein, während dem Zollvereine in dem Umfange der auszuübenden Politik dieſe Grenzen nicht gezogen ſind. — Die Schrift reilich ſpricht dem Zollvereine den handelspolitiſchen Zweck völlig

ab, indem ſie behauptet, daß er nur einen Zweck habe und zwar den fiskaliſchen, in welcher Beziehung ſie ſich indeſſen in Widerſpruch mit der Anſicht der Königl. Preußiſchen Regierung befindet, wie dieſelbe in dem jüngſten Landtagsabſchiede für die Provinz Preußen dargelegt iſt.*) Dieſer nach iſt der Zweck des Zollvereins keineswegs nur ein fiskaliſcher, ſondern eben ſo ſehr ein handelspolitiſcher, mag immerhin der letztere bei den Seebelängen bis jetzt nur unvollkommen erfüllt ſein. Dem Mangel in dieſer Beziehung abzuhelfen, iſt eine der Aufgaben des durch uns vertretenen Geſetzes.**) Wie dem aber auch ſei, eine Vereinigung nur zu gemeinſamen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge iſt dem Auslande gegenüber nie eine Einheit in handelspolitiſcher Beziehung, wie ſolches der Zollverein durch ſeine gemeinſame Zollgrenze und ſeinen gemeinſamen Tarif unverkennbar iſt. Letzteres beſtreitet die Schrift. Sie findet in dem Umſtande, daß einzelne Zollvereinsſtaaten ſeparate Verträge mit Portugal geſchloſſen haben, den Beweis, daß der Zollverein keine commerzielle Einheit bilde. — Welche Beweggründe das Verfahren der Zollvereinsſtaaten Portugal gegenüber veranlaßt haben mögen, iſt uns unbekannt. Der Vertrag vom 30. März 1833 zwiſchen den Zollvereinsſtaaten ſagt in Bezug auf die zu ſchließenden Handelsverträge in ſeinem 39. Artikel:

> „Auch werden die hohen Contrahenten ſich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten dem Verkehre Ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verſchaffen."

Thatſächlich iſt, daß alle wichtigeren Handelsverträge, namentlich diejenigen mit den Niederlanden, Großbritannien, Belgien, Sardinien und Neapel im Namen der Zollvereinsſtaaten geſchloſſen ſind. Man beobachte indeſſen in Bezug auf die zu ſchließen-

---

*) Siehe S. 3 der Schrift „Zollvereinsfragen."

**) Vollkommen Recht hat die Schrift darin, daß durch den bloßen Anſchluß der Küſtenſtaaten an den Zollverein dem oben erwähnten Mangel nicht würde abgeholfen werden; vielmehr iſt dazu ein Geſetz, wie das erwähnte erforderlich.

den Verträge ein Verfahren, welches man wolle, nie können deren geſchloſſen werden, welche der Einheit der Zollinie Abbruch thun, und jedenfalls beſitzt der Zollverein die Macht, dem Auslande ſeine Einheit durch den Tarif fühlbar zu machen, eine Macht, welche einer Vereinigung nur zu den genannten Zwecken abgeht. Das Verhältniß iſt ſo, daß, angenommen, alle deutſchen Staaten treten der letztern bei, immer noch ein in Fragen der Handelspolitik getheiltes Deutſchland bliebe: einmal der Zollverein, dann jene Vereinigung, endlich alle deutſchen Staaten außerhalb des Zollvereins, jeder mit ſeinem eigenen Tarif. Alle Unterhandlungen über Tarifverhältniſſe würde jeder der genannten Theile nach wie vor einſeitig mit dem Auslande führen. *) — So weit, was die Stellung dem Auslande gegenüber betrifft. Aber auch in Bezug auf die innern Verhältniſſe ſteht eine Vereinigung nur zu den genannten Zwecken einer Vereinigung wie der Zollverein nach, und zwar liegt der geringere Werth der erſtern in der Beibehaltung der Zollinien zwiſchen dem Zollvereine und den übrigen deutſchen Staaten, in der Fortdauer getrennter Anliegen, in dem Mangel eines Ineinandergreifens der Pflege für alle Zweige der Volkswirthſchaft, kurz in dem Mangel einer Einheit in der Handelspolitik. — Nach dem Geſagten glauben wir die Behauptung, daß eine Vereinigung zu gemeinſamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebeläuge eben ſo viel leiſten würde, wie eine Vereinigung auf Grund des Anſchluſſes an den Zollverein, als eine unbegründete bezeichnen zu dürfen.

Betreffend diejenige, daß die Annahme des Zollvereinstarifs die Küſtenſtaaten in ihrem Wohlſtande und rückwirkend den Zoll-

*) Faſt alle Handelsverträge des Zollvereins, namentlich diejenigen mit Großbritannien, Belgien und Neapel, ſo wie der nicht ratificirte mit den vereinigten Staaten von Nordamerika enthielten Beſtimmungen beides in Bezug auf die Seebelänge und auf den Tarif, und faſt unvermeidlich erſcheint es, im Falle der beſprochenen Vereinigung und der Veranlaſſung zu Handelsverträgen wie die genannten, doppelte Verträge zu ſchließen: einmal Verträge in Vereinigung mit den übrigen deutſchen Staaten in Bezug auf die Seebelänge, und zweitens Separatverträge in Bezug auf die Tarifragen.

verein ſelbſt benachtheiligen würde, ſo mag die Richtigkeit derſelben auf ſich beruhen, da nämlich der Anſchluß an den Zollverein keineswegs die Annahme des beſtehenden Tarifs, ſondern nur die Annahme eines gemeinſamen Tarifs bedingt. Nur falls etwa behauptet werden ſollte, daß es unmöglich ſei, einen Tarif feſtzuſtellen, welcher den Anliegen der verſchiedenen Staaten die Berückſichtigung gewährt, zu der ſie berechtigt ſind, würde ein gemeinſamer Tarif ein Anſtoß ſein. Dieſes iſt aber nicht der Standpunkt der Schrift; vielmehr erkennt ſie „eine wahrhafte Einigung aller deutſchen Stämme in ihren materiellen Intereſſen für das größte Bedürfniß des deutſchen Volkes," eine Einigung, welche ohne gemeinſamen Tarif nicht denkbar iſt.

Weſentliche Abweichungen von dem von uns vertretenen Geſetze, außer den beſprochenen, finden ſich in den vorliegenden Schriften nicht. Für unweſentlich halten wir es, ob der Differentialzoll ſeine Geltung erhält vermittelſt Zuſchlages für die zu benachtheiligenden Einfuhren, wie die Schriften es wollen, oder vermittelſt Abzuges für die zu bevorzugenden, wie das Geſetz ſolches beſtimmt. Das Ergebniß, ſowohl in finanzieller als handelspolitiſcher Beziehung, wenn man daſſelbe bis zum Ende verfolgt, dürfte ſich als daſſelbe erweiſen. Wir könnten ſomit die Beleuchtung der genannten Schriften ſchließen, fühlten wir uns nicht aufgefordert, derjenigen Nr. 9. einige Bemerkungen in Bezug auf die Frage des Geſetzes im Allgemeinen entgegen zu ſtellen. *)

Die Verfaſſer dieſer Schrift wollen eine Vereinbarung aller deutſchen Staaten zur gemeinſamen Vertretung der Schifffahrtsbelänge, und zwar ſoll dieſelbe im deutſchen Bunde eingeſchloſſen ſein. Der Wunſch, daß die betreffende Thätigkeit von letzterm ausgehen möge, wird dadurch begründet, daß der Bund das naturgemäße Organ für eine ſolche ſei, ſo wie daß in ihm die politiſche Exiſtenz, die Rechte, der Antheil der kleinern Staaten, namentlich

*) Obige Bemerkungen, in einer etwas andern Zuſammenſtellung, fanden bereits in dem achtzehnten Hefte des Janus von 1847 einen Platz und werden hier, der Vollſtändigkeit wegen, wiederholt.

der Hanſeſtädte, an den gemeinſamen Entſchließungen gewährleiſtet ſei, wogegen der Antheil und Einfluß, welcher den Hanſeſtädten, im Falle ihres Anſchluſſes an den Zollverein, bei der Beſchließung und Ausführung gemeinſamer Maaßregeln etwa zufallen dürfte, in hohem Grade zweifelhaft erſcheine; wie es denn offenkundige Thatſache ſei, daß auch die größern, mit einem Veto begabten Zollvereinsſtaaten ſelten im Stande geweſen ſind, ihre gemeinſamen Wünſche den von Preußen feſtgehaltenen Anſichten gegenüber auf den Zollconferenzen zur Erfüllung zu bringen. Dabei wird indeſſen eine befriedigende Leitung der Schifffahrts-, ſo wie der allgemeinen materiellen Belänge Deutſchlands abſeiten des Bundes nur in dem Falle vorausgeſetzt, daß der Bundestag nicht ferner ein bloßer Regierungstag bleibe, ſondern ebenmäßig ein Volkstag werde, ein Organ, worin die Geſammtintereſſen der deutſchen Nation durch die Nation ſelbſt ihre Vertretung finden. In Bezug auf eine von dem Zollvereine etwa ausgehende Schifffahrtsgeſetzgebung wird die Ueberzeugung ausgeſprochen, daß derſelbe zum Zwecke einer nationalen Schifffahrts- und Handelspolitik der Mitwirkung der Hanſeſtädte nothwendig bedürfen würde.

Daß nach der Erklärung der hamburgiſchen Denkſchrift wenig Ausſicht zu einer Vereinbarung zu gemeinſamen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge vorhanden iſt, hatten wir bereits Veranlaſſung hervorzuheben. In noch weiterer Ferne aber dürfte eine ſolche liegen, falls man dieſelbe von einer Umgeſtaltung des Bundestages von einem Regierungstage zu einem Volkstage abhängig macht. Anders in dieſer Beziehung iſt die Lage des Zollvereins. Nichts hält ihn ab, das von uns vertretene Geſetz ſofort zu erlaſſen, und unbegründet erſcheint die Ueberzeugung, daß derſelbe der Mitwirkung der Hanſeſtädte nothwendig bedürfen würde. Mögen immerhin ohne dieſe Mitwirkung Schwierigkeiten in Bezug auf die Controlle der über die Hanſeſtädte eingehenden Waaren ſtattfinden, ſo iſt doch wohl in's Auge zu faſſen, daß ſelbſt im Falle der Erlaſſung eines Differentialzollgeſetzes abſeiten des deutſchen Bundes und einer Mitwirkung aller Bundesſtaaten dieſelben Schwierigkeiten in Bezug auf die Einfuhr über die Niederlande und Belgien

überwunden werden müſſen. Schwierigkeiten finden unſtreitig ſtatt, und unverkennbar iſt es, daß die Mitwirkung der Hanſeſtädte zum Nutzen aller Betheiligten wünſchenswerth iſt. Eben ſo wenig aber iſt es zu verkennen, daß die Grundbedingung bei der Einführung des Geſetzes in den Händen des Zollvereins ruht und zwar in dem Verbrauche außereuropäiſcher Erzeugniſſe abſeiten ſeiner 29 Millionen Verzehrer. — Glauben die Hanſeſtädte, daß die Verfaſſung des Zollvereins ihnen die Wahrnehmung ihrer Anliegen nicht genügend gewährleiſtet, ſo liegt es nahe, daß ſie, falls ſie ein Uebereinkommen mit dem Vereine ihrem Nutzen entſprechend halten, die geeigneten Anträge ſtellen. Gewiß dürfte eine Verſtändigung über dieſen Punkt eher in Ausſicht ſtehen, als eine Umgeſtaltung des Bundestages von einem Regierungs- zu einem Volkstage.

Die Einführung von Differentialzöllen, ſo wie überhaupt die Wahrnehmung der Schifffahrtsanliegen von ganz Deutſchland iſt dem Bunde nach Artikel 19 der Bundesacte allerdings zuſtändig, und Einrichtungen, wie eine gemeinſame deutſche Flagge, ſo wie die Forderung an fremde Staaten, daß ſie ganz Deutſchland als ein gemeinſames Schifffahrtsgebiet anerkennen ſollen, dürften am geeignetſten von dem Bunde ausgehen. Dieſe Veranſtaltungen fallen indeſſen, wie bereits oben bei Gelegenheit der hamburgiſchen Denkſchrift erwähnt, mit der Einführung von Differentialzöllen für den Zollverein keineswegs zuſammen. Die Einführung letzterer Zölle aber von den Beſchlüſſen des Bundes abhängig zu machen, möchte nach den Erfahrungen, welche die bei dem Bunde in Handelsangelegenheiten gemachten Anträge geliefert haben, kaum von geringerer Bedeutung ſein, als eben die Einführung nicht zu wollen. Noch immer haben die Worte, welche in der Denkſchrift des Grafen v. Bernſtorff vom 29. Januar 1831 in Bezug auf den Bund ausgeſprochen ſind, ihre volle Geltung, und dem Verlangen, daß die Einführung der Differentialzölle von dem deutſchen Bunde oder überhaupt von der gleichzeitigen Mitwirkung deutſcher Staaten außerhalb des Zollvereins ausgehen ſoll, möchte kaum beſſer entgegengetreten werden können, als durch Hinweiſung auf die genannte Denkſchrift. Der darin ausgeſprochenen Anſicht, daß es ſo

gut wie unmöglich ſei, Deutſchlands Handelsanliegen bei der Schöpfung neuer Syſteme durch gleichzeitiges Zuſammenwirken vieler oder aller Bundesſtaaten (nämlich ſolcher Staaten, die nicht wie diejenigen des Zollvereins bereits in eine nähere Verbindung getreten ſind), ſei es am Bundestage oder anderweitig, zu fördern, dürfte auch jetzt noch beizupflichten ſein. Die Aufforderung, ſolches zu verſuchen, liegt aber in der Gegenwart, nachdem der Zollverein eine Ausdehnung erhalten hat, die im Jahre 1831 kaum zu ahnen war, ungleich ferner; und es hieße, die Errungenſchaft des Zollvereins auf das Spiel ſetzen, es hieße unzweifelhaft, Rückſchritte machen und einer gedeihlichen Entwicklung Hinderniſſe in den Weg legen, wollte man jetzt eine Bahn verlaſſen, die ſich ſo weit als richtig erwieſen hat, nämlich die Bahn: daß der Zollverein ein Syſtem annimmt, wie er es ſeinem Wohle entſprechend hält und es den außerhalb ſtehenden Staaten überläßt, ſich ihm anzuſchließen.

Abgeſehen davon, daß die Einführung der Differentialzölle durch den Bund ſo gut wie unausführbar anzuſehen iſt, würde aber der Zweck: durch Einführung dieſer Zölle abſeiten des Zollvereins den Küſtenſtaaten einen Reiz zum Anſchluſſe an denſelben zu geben, unerfüllt bleiben, falls der Zollverein ſich mit den übrigen Staaten Deutſchlands nur zur gemeinſamen Vertretung der Schifffahrtsbelänge verbände. Er würde dadurch das Mittel, ſie zum Beitritte anzureizen, aus den Händen geben. Wie nämlich bereits oben erwähnt, iſt der Verein im Beſitze der Grundbedingung zur Einführung der Differentialzölle und kann dieſelben ohne Mitwirkung der Küſtenſtaaten annehmen, während dieſen ohne den Verein die Mittel dazu fehlen.

Unverkennbar wünſchenswerth aber iſt für ganz Deutſchland die fernere Ausbreitung des Zollvereins, die Herſtellung einer Einheit mit demſelben Tarife der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben und nicht etwa nur in Bezug auf die Schifffahrtsverhältniſſe. Mögen, wie erwähnt, große Schwierigkeiten vorhanden ſein, die verſchiedenen Anliegen der Binnen- und der Küſtenſtaaten in Bezug auf den Tarif auszugleichen, ſo erſcheinen ſie doch keineswegs un-

überwindlich, und, welche Gestaltung auch aus der augenblicklichen Bildungszeit hervorgehen mag, das Werk dürfte erst nach erfolgter Einheit mit gemeinsamem Tarif als vollendet anzusehen sein. Nur in einer solchen Einheit würden die Kräfte der theilnehmenden Staaten diejenige Entwicklung erhalten, deren sie fähig sind; nur in ihr tritt dem Auslande das Bild einer wirklichen Einheit in handelspolitischer Beziehung entgegen. Unnatürlich und deßhalb unhaltbar erscheint es, daß, nachdem nahe an 30 Millionen Deutsche sich zu einem gemeinsamen Tarife, zu einer gemeinsamen Politik dem Auslande gegenüber, zu einem gemeinsamen Mittelpunkte vereinigt haben, die etwa 3 bis 4 Millionen Deutsche, welche, über neun verschiedene Staaten vertheilt, den Küstenrand des Nordens bewohnen, auf die Länge der Zeit dieser Einheit sollten fern bleiben.

Daß die für die Gesammtheit Deutschlands so wichtigen Belänge der Hanseſtädte bei den Beschließungen des Zollvereins nicht vertreten sind, kann nur als ein Mangel angesehen werden, in so fern als nur bei der Vertretung aller Belänge eines Landes zu erwarten ist, daß das der Gesammtheit Ersprießliche wird gefunden werden. Es erscheint aber die Mitwirkung der Hanseſtädte, mit ihrem Schatze practischer Erfahrungen auf dem Gebiete des Welthandels, bei den Beschließungen des Zollvereins, für diese Städte selbst nicht weniger wünschenswerth, als für die Gesammtheit. Welche Gewährleistung giebt es für sie, so lange sie nicht Theilnehmer an den genannten Beschließungen sind, daß diese ihnen nicht schädlich sein werden? Ueberflüssig ist es, die Ueberzeugung auszusprechen, daß es nie die Absicht sein kann, den Hanseſtädten zu schaden. Ist es aber denkbar, daß ihren Belängen dieselbe Berücksichtigung wird zu Theil werden, sie mögen durch sie vertreten sein oder nicht? Bei einer Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebelänge würden aber die für den Handel der Hanseſtädte so wichtigen Beschließungen in Betreff des Tarifes der Mitwirkung derselben nach wie vor entzogen bleiben.

Das Vorstehende dürfte genügen, das Ungeeignete des Ver-

langens darzuthun, daß die Einführung der Differentialzölle von dem deutſchen Bunde oder auch von einer anderweitigen Vereinigung des Zollvereins mit Staaten außerhalb deſſelben ausgehen ſollte. Zum Frommen der Geſammtheit Deutſchlands erſcheint es vielmehr wünſchenswerth, daß der Zollverein, ſeiner bisher befolgten Politik getreu, durch Annahme eines Geſetzes, wie das durch uns vertretene, die Bahn brechen und es dann einem jeden einzelnen Staate überlaſſen möge, ſich ihm anzuſchließen.

Schluß.

Faſſen wir das Geſagte zuſammen. Die hauptſächlichſten Ergebniſſe deſſelben ſind:

1) Die Behauptung der hamburgiſchen Denkſchrift, dasjenige, was durch Differentialzölle als nächſter Zweck erreicht werden ſoll, habe ſich bereits unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet, iſt unbegründet.

2) Die genannte Denkſchrift nimmt einen von den Gegnern der Differentialzölle in den preußiſchen Oſtſeeprovinzen weſentlich verſchiedenen Standpunkt ein. Während dieſe damit einverſtanden ſind, daß den Geſetzen des Auslandes entgegengetreten werde und nur in dem vorgeſchlagenen Geſetze nicht das geeignete Mittel erkennen, verwirft die hamburgiſche Denkſchrift nicht etwa nur den Grundſatz der Differentialzölle, ſondern eine jede Maaßregel, um jenen Geſetzen zu begegnen.

3) Das von den Gegnern der Differentialzölle in den Oſtſeeprovinzen als genügend bezeichnete Mittel, den vorerwähnten Geſetzen entgegenzutreten, droht, den Verkehr weſentlich mehr zu beſchränken, als das vorgeſchlagene Geſetz.

4) Nach der Erklärung der hamburgiſchen Denkſchrift gegen die Annahme gemeinſchaftlicher Maaßregeln gegen das Ausland iſt wenig Ausſicht vorhanden, daß die Einführung von Differentialzöllen auf dem Wege der Vereinigung mit Staaten außerhalb des Zollvereins erfolgen wird.

5) Als der geeignete Weg, die genannten Zölle einzuführen, erſcheint die Erlaſſung eines entſprechenden Geſetzes abſeiten der Zollvereinsſtaaten, unabhängig von den Beſchließungen anderer Staaten.

Unſere Aufgabe war es, das Unbegründete und Maaßloſe in den Einwürfen gegen das vorgeſchlagene Geſetz darzulegen und dadurch zur richtigen Beurtheilung der betreffenden Verhältniſſe beizutragen. Daß es begründete Einwürfe gegen das Geſetz giebt; daß daſſelbe, indem es die Handelsfreiheit beſchränkt, mit Nachtheilen verknüpft iſt, ſtellen wir nicht in Abrede. Es ſind dies Opfer, und zwar vorübergehende, welche durch die bleibenden Vortheile überwogen werden, die das Geſetz, abgeſehen von der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige, in Ausſicht ſtellt, als da ſind: die Entfernung der noch übrigen Zollinien in Norddeutſchland und die dadurch bedingte Verſchmelzung der wirthſchaftlichen Belänge der vereinten Staaten; die Herſtellung eines, zunächſt mit Ausſchluß der öſterreichiſchen Staaten, in Fragen der Handelspolitik einheitlichen Deutſchlands; die Beſeitigung des drückenden Bewußtſeins, daß die deutſchen Seebelänge zum größern Theile den Geſetzen des Auslandes ſchutzlos Preis gegeben ſind; die Erlangung des dem Zollvereine in Bezug auf die Behandlung der Ladung fehlenden Unterhandlungsmittels; endlich die Erlangung eines Mittels für denſelben, auf die Herſtellung gegenſeitiger Handelsfreiheit mit allen ſeefahrenden Nationen hinzuwirken.

Berlin, Januar 1848.

Nachtrag.

Die folgenden, das vorgeſchlagene Geſetz verwerfenden Schriften:

10) Referat über die Frage wegen der Differential-Zölle, den Herren Aelteſten der Berliner Kaufmannſchaft erſtattet von J. C. H. Kupfer, Kaufmanne und Mitgliede des Aelteſten-Collegiums der Kaufmannſchaft von Berlin. Berlin 1847.

11) Beiträge zu der Erörterung der Frage über Differential- und Schutz-Zölle, den Herren Aelteſten der Berliner Kaufmannſchaft gewidmet von ihrem Vorſteher H. C. Carl, Geheimen Commerzienrath. Berlin 1848.

12) Die Gefahren der Differential-Zölle und der Reviſion des Zoll-Tarifs. Ein Gutachten, beſtimmt für das Collegium der Herren Aelteſten der Berliner Kaufmannſchaft, von Wilhelm Beer, Geheimen Commerzienrathe, Commandeur ꝛc. Berlin 1848.

13) Die deutſche Schifffahrts-Akte und die Differential-Zollfrage, im Intereſſe Deutſchlands und des deutſchen Zollvereins erläutert mit Hülfe offizieller Quellen von W. Doenniges. Berlin 1848.

kamen uns ſeit der Abfaſſung des Vorſtehenden zu Geſicht und fordern zu einigen nachträglichen Bemerkungen auf. — Nr. 10. bis 12. ſind Stimmen einzelner Mitglieder des Aelteſten-Collegiums der Berliner Kaufmannſchaft und machen als ſolche auf eine Erſchöpfung des Gegenſtandes keinen Anſpruch. Anders in dieſer Beziehung ſteht die Schrift Nr. 13. — Nr. 10. 12. u. 13. verwerfen mit mehr oder weniger Entſchiedenheit den Grundſatz der Differentialzölle, wobei Nr. 10. und 12. in der Hauptſache den Standpunkt der Hamburgiſchen Denkſchrift, Nr. 13. denjenigen der Gegner der genannten Zölle in den Oſtſeeprovinzen einnehmen. Nr. 11. dagegen heißt den Grundſatz der Differentialzölle gut, bekennt ſich aber in Bezug

auf die Weiſe ſeiner Anwendung zu den oben beſprochenen Schriften Nr. 8. und 9. — In Betreff der Grundſätze, welche bei der Beurtheilung des von uns vertretenen Geſetzes in Frage ſtehen, können wir den vorliegenden Schriften gegenüber nur auf das bereits Geſagte Bezug nehmen, wogegen ein kurzes Eingehen auf die nachſtehend hervorgehobenen Punkte als geeignet erſcheint.

Die Schrift Nr. 10. gedenkt des Aufſatzes in der Revue des deux mondes vom 1. November 1847 und führt daraus unter anderen folgende Worte an:

„Das Bezeichnendſte in der gegenwärtigen Kriſis iſt, daß das Signal dazu aus Bremen gekommen iſt. . . . Von 1839 bis 1844 iſt die herrſchende Tendenz der Magiſtrats-Perſonen in Bremen beſtändig geweſen, in Deutſchland das Syſtem der Differentialzölle zum Schutze der deutſchen Flagge zu vertreten. Die urſprüngliche Idee davon gehört dem Bürgermeiſter Smidt.“ . . .

An dieſe Worte knüpft der Verfaſſer die Bemerkung:

„Von dem Anfange an, wo ich mich mit dieſer Frage beſchäftigte, haben die Stimmen aus Bremen für die Maaßregel Mißtrauen bei mir erregt. Der Neid zwiſchen zwei bedeutenden Handelsſtädten iſt ſo unvertilgbar, wie der zwiſchen zwei berühmten Aerzten. Bremen . . . kann auf natürlichem Wege niemals ein ſo bedeutender Welthandels-Platz werden als Hamburg . . . Die Idee lag daher nahe, durch ein künſtliches Mittel zu verſuchen, was auf natürlichem Wege niemals zu erreichen geweſen wäre.“

Ueber die Beweggründe bei den Bremer Beſtrebungen maaßen wir uns kein Urtheil an; auch würden wir den Punkt mit Stillſchweigen übergehen, wenn nicht ähnliche Verdächtigungen jener Beweggründe von den Gegnern der Differentialzölle ziemlich allgemein als Gründe gegen dieſelben benutzt würden, und wenn ihnen nicht ein geſchichtlicher Irrthum zum Grunde läge. — So viel uns bekannt, iſt nämlich der Anſtoß zu der Differentialzollfrage keineswegs von Bremen ausgegangen, ſondern vielmehr von Hamburg, und zwar in der Schrift: „Für die Ausbreitung des deut-

ſchen Zollvereins bis zur Seegrenze und die Einführung von Navigationsgeſetzen. Von einem Hamburger. Hamburg 1838." — Wünſchen möchte man übrigens hier, wie überall in ähnlichen Fällen, daß nicht danach gefragt würde, wer etwas geſagt hat, ſondern was geſagt iſt.

Der Verfaſſer begründet ſein eigenes Votum in der Frage zunächſt durch Hinweiſung auf den wehrloſen Zuſtand Deutſchlands zur See und ſpricht dabei die Anſicht aus, daß Deutſchland während der Dauer dieſes Zuſtandes nicht berufen ſei, an dem großen Welthandel entſcheidenden Antheil zu nehmen. — Hierauf mag die Bemerkung geſtattet ſein, daß, wenn dieſe Anſicht maaßgebend ſein ſoll, alle Beſtrebungen um Erweiterung des Handels und der Schifffahrt Deutſchlands geſchlagen ſind, ja, daß folgerichtiger Weiſe (bis zur Herſtellung einer ſtarken deutſchen Kriegsmarine) die Genugthuung um ſo größer ſein muß, je kleiner zur See die Anzahl der im großen Welthandel beſchäftigten deutſchen Schiffe, die Maſſe der dieſem Handel angehörenden deutſchen Unternehmungen iſt, da dann bei eintretenden ungünſtigen politiſchen Conjuncturen die Größe desjenigen, was verloren werden kann, verhältnißmäßig kleiner iſt. Zugleich mag aber auch darauf aufmerkſam gemacht werden, daß die Hanſeſtädte in dem Mangel einer Seemacht keinen Grund erkennen, von der Betheiligung an dem großen Welthandel zurückzuſtehen, ſo wie daß Differentialzölle, welche Gegenſeitigkeit herzuſtellen beſtimmt ſind, nicht im entfernteſten zu Feindſeligkeiten auffordern.

In der Schrift Nr. 11., welche, wie erwähnt, den Grundſatz der Differentialzölle gutheißt, wird die Hoffnung ausgeſprochen, ſolche durch eine Vereinigung der Nordſeeſtaaten mit dem Zollvereine zur Ausführung einer gemeinſamen Handels- und Schifffahrtspolitik eingeführt zu ſehen. Sie geht dabei von der Anſicht aus, daß die Abneigung, welche in der Hamburgiſchen Denkſchrift gegen eine derartige Vereinigung dargelegt iſt, dem Eigenthümlichen der gemachten Vorſchläge zuzuſchreiben ſei. — Dieſe Anſicht theilen wir nicht, wie aus dem in der Beleuchtung der Hamburgiſchen Denkſchrift Geſagten hervorgeht. Auch halten wir die unſrige durch

den Umſtand beſtätigt, daß dieſe Schrift S. 21. eben nur „die Einfuhr außereuropäiſcher Erzeugniſſe aus den europäiſchen Häfen nach Deutſchland" als die mit Differentialzöllen zu belaſtende ins Auge faßt (demnach gerade diejenige Einfuhr, welche der Verfaſſer der vorliegenden Schrift durch jene Zölle belaſtet haben will) und von da ab ihre Gründe gegen die ſo begrenzten Differentialzölle richtet. — Gern werden wir uns in dieſer Beziehung geirrt haben; nur können wir darin nie beiſtimmen, daß eine Vereinigung zur Ausführung einer gemeinſamen Handels- und Schifffahrtspolitik ohne gemeinſamen Tarif eine wirkliche handelspolitiſche Einheit ſei, und nehmen wir in dieſem Betreff ebenmäßig auf das oben Geſagte Bezug. — Die handelspolitiſche Einheit aber dürfte Deutſchland in den Stand ſetzen, alle Erwerbszweige und ſomit auch denjenigen der Manufakturinduſtrie, welchen der Verfaſſer hauptſächlich in's Auge faßt, weſentlich wirkſamer zu fördern, als ſolches von den Differentialzöllen in ihrer unmittelbaren Wirkung zu erwarten ſteht.

Bei Gelegenheit der Frage über den Anſchluß der Hanſeſtädte an den Zollverein gedenkt der Verfaſſer des Umſtandes, daß in dieſem Falle „ſehr weſentlichen Fabrikationszweigen des Zollvereins ſofort ein durch manche Gunſt überlegener Mitbewerb in den Hanſeſtädten entgegentreten würde". — Dieſes dürfte zweifelsohne der Fall ſein; nur würde wenig oder nichts dadurch gewonnen werden, wenn die Hanſeſtädte auch außerhalb der Zolllinie bleiben, die ſie umgebenden Staaten aber, wie ſolches von manchen Seiten als unausbleiblich erkannt wird, ſich dem Zollvereine anſchließen. In dieſem Falle würden die Fabriken auf den, den mehrgenannten Städten ſehr nahen Grenzen der ſie umgebenden Staaten, und zwar unter faſt ganz denſelben günſtigen Verhältniſſen, entſtehen. Hieß es doch zur Zeit der früheren Verhandlungen über den Anſchluß des Steuervereins an den Zollverein, daß Hamburger Handlungshäuſer ſich für den möglichen Fall dieſes Anſchluſſes Grundeigenthum in dem gegenüberliegenden Harburg geſichert hätten, um ſolches in dem erwähnten Falle zur Anlage von Fabriken zu benutzen. Wohl dürften einzelne Erwerbszweige des Zollvereins im Fall des

Anſchluſſes der Küſtenſtaaten einem überlegenen Mitbewerbe ausgeſetzt werden, was für das Ganze nur von wohlthätigen Folgen ſein kann.

Was demnächſt die Schrift Nr. 12. betrifft, ſo gedenkt ſie rühmend der Erfolge, welche das preußiſche Zollgeſetz von 1818 gehabt hat, und warnt davor, ſolches zu verlaſſen. Hierauf möge die Bemerkung geſtattet ſein, daß wir in dem jetzt vorgeſchlagenen Geſetze kein Verlaſſen der Grundſätze desjenigen von 1818 erkennen. Hätte es aber dieſe Eigenſchaft, ſo iſt wohl zu berückſichtigen, daß es ſolche mit dem Geſetze von 1822 „betreffend die Begünſtigung inländiſcher Rhedereien" theilt, demnach keinenfalls von den beſtehenden Geſetzen abweicht. Wohl aber ergänzt es dieſe, wie ſolches aus dem S. 12 Geſagten hervorgeht.

Der wenig blühende Zuſtand der franzöſiſchen Handelsmarine wird hervorgehoben und die Schuld davon den in Frankreich beſtehenden Differentialzöllen beigemeſſen; auch werden ähnliche Wirkungen von den für Deutſchland vorgeſchlagenen in Ausſicht geſtellt. — Der Zuſammenhang iſt uns hier nicht klar. Theils haben nämlich die für Deutſchland in Vorſchlag gebrachten Differentialzölle, namentlich diejenigen des durch uns vertretenen Geſetzes, eine eben ſo entfernte Aehnlichkeit mit den franzöſiſchen, als etwa der Tarif des Zollvereins mit demjenigen Frankreichs; theils fehlt es an dem Beweiſe, daß der Zuſtand der verſchiedenen Handelsmarinen eine Folge der verſchiedenen Schifffahrtsgeſetze iſt. Wäre Letzteres der Fall, ſo würde, wie bereits oben S. 49. in der Anmerkung geſagt, falls man nur die Förderung der Rhederei berückſichtigt, große Aufforderung vorhanden ſein, ſich für das von uns vertretene Geſetz zu erklären, da dieſes im Weſentlichen die Beſtimmungen der Länder (der vereinigten Staaten von Nordamerika, Schwedens und Dänemarks) enthält, deren Flaggen in der dort hervorgehobenen Beziehung vor allen anderen den Vorſprung haben.

Zur Verſtändigung mag noch bemerkt werden, daß die Ausführungen des Verfaſſers S. 24. bis 30. über die Frage: auf weſſen Schultern die Laſt der Differentialzölle gewälzt werde und wer andererſeits den Nutzen davon ziehe? ſich auf Differentialzölle

zu Gunſten eines beſonderen Landes beziehen, demnach das von uns vertretene Geſetz, welches eben keinen Unterſchied zwiſchen den verſchiedenen Erzeugungsländern macht, nicht treffen, wenigſtens nicht in dem ganzen Umfange ihres Ergebniſſes. Abgeſehen davon iſt indeſſen ins Auge zu faſſen, daß der gemachte Einwurf, ſo weit derſelbe ſich auf die Beſchränkung in der Wahl der Transportmittel bezieht, dem Grundſatze nach, ebenmäßig das vorerwähnte preußiſche Geſetz von 1822 trifft.

Schließlich gedenken wir der Schrift Nr. 13. Sie nimmt, wie bereits erwähnt, in der Hauptſache den Standpunkt der Gegner der Differentialzölle in den Oſtſeeprovinzen ein und will, gleich dieſen, Retorſionen gegen das Ausland. Dabei faßt ſie, ungeachtet ſie „die Frage vom deutſchen Standpunkte aus zu beleuchten" unternimmt, vorherrſchend nur die Verhältniſſe der preußiſchen Oſtſeeprovinzen und der Hanſeſtädte in's Auge und berückſichtigt diejenigen des Rheingebiets wenig oder gar nicht.

Weſentliche Punkte, auf welche von uns nicht bereits eingegangen wäre, finden wir in der Schrift nicht. — Als Retorſionsmittel empfiehlt ſie, gleich der Schrift Nr. 5., außerordentliche Flaggengelder, deren Unwirkſamkeit da, wo es ſich darum handelt, Geſetzen des Auslandes entgegenzutreten, welche ſich auf die Ladung beziehen, wir S. 9 bis 11. nachzuweiſen bemüht waren. — Auf ihre Bemerkungen hinſichtlich der Denkſchrift der Kölner Handelskammer möge die Erwiederung dienen, daß wir dieſe Schrift in der unſrigen: „Zollvereinsfragen" S. 53 bis 60. beſprachen. — Deßgleichen nehmen wir in Betreff der Controlle der über die Vorländer eingehenden Waaren auf das in letzterer S. 35 bis 37. Geſagte Bezug und fügen hier nur noch hinzu, daß es geeignet ſein dürfte, in den nicht am Meere belegenen Theilen des Zollvereins das Recht, Waaren zu den ermäßigten Sätzen einzuverzollen, auf Handlungshäuſer in den Städten zu beſchränken, in welchen ſich Hauptſteuerämter des Zollvereins befinden, ſo wie auf diejenigen Waaren, die aus dem außereuropäiſchen Lande an jene Handlungshäuſer direct (nicht durch Uebertragung) abgeſandt ſind, etwa mit einer Ausnahme von letzterer Beſtimmung in beſonderen Fällen. — Der Verfaſſer hebt den

Umſtand hervor, daß bei den Freunden der Differentialzölle in Bezug auf die Zwecke, welche dadurch erreicht werden ſollen, Meinungsverſchiedenheit ſtattfindet, daß, während die Einen hauptſächlich den einen Zweck im Auge haben, die Andern einen andern verfolgen. — Die Thatſache iſt unläugbar; nur können wir darin Nichts erkennen, was etwa gegen die Maaßregel ſpräche. Wie, wenn dieſelbe wirklich die verſchiedenen Zwecke zu erfüllen im Stande wäre? — Lediglich auf den Beweis ſcheint es uns anzukommen, entweder daß die Erwartungen in dieſer Beziehung unberechtigt ſind, oder daß die mit den erwarteten Vortheilen verknüpften Nachtheile jene überwiegen; einen Beweis, den wir in der vorliegenden Schrift, gleich wie in allen übrigen, vermiſſen. — Dabei iſt wohl zu berückſichtigen, wie über das Weſentliche, nämlich darüber, daß Differentialzölle zur Kräftigung nach außen dienen ſollen, bei den Freunden derſelben keine Meinungsverſchiedenheit ſtattfindet, ſo wie daß in dieſem Punkte alle die verſchiedenen Richtungen ihre Einigung finden.

Die Schrift zeichnet ſich durch die Schmähungen der Gegner, mit welchen ſie angefüllt iſt, unvortheilhaft aus, und dieſelben erſcheinen um ſo ungeeigneter, als der Verfaſſer in weſentlichen Punkten daſſelbe will, was die Freunde der Differentialzölle bezwecken, namentlich was der Zweck des von uns vertretenen Geſetzes iſt. So z. B. will derſelbe S. 169 einen Schifffahrts- und Flaggenbund mit der Beſtimmung, das Prinzip der Gegenſeitigkeit für die Freiheit des Verkehrs kräftiger, als dies bisher möglich war, geltend zu machen". S. 172. ſagt derſelbe: „Von dem Augenblicke des Beitrittes des Steuervereines zum Zollvereine und einem deutſchen Flaggenbunde müßten und würden ſich auch Mecklenburg und die deutſchen Hanſeſtädte dem Flaggenbunde anſchließen, oder könnten dazu durch gemeinſame Zollmaaßregeln leicht genöthigt werden."

Werfen wir hier noch einen Blick auf die Geſammtheit der beſprochenen Schriften zurück. Von den verſchiedenen Standpunkten, welche die Gegner des vorgeſchlagenen Geſetzes einnehmen, iſt,

ſo weit das Verhältniß zu den Geſetzen des Auslandes in Betracht kommt, derjenige der hamburgiſchen Denkſchrift der folgerichtigſte. Sie verwirft alle Retorſionen gegen dieſe Geſetze und kann ſomit nicht wohl anders, als Maaßregeln entgegen ſein, deren Zweck, abgeſehen von anderen, darin beſteht, die genannten Geſetze zu erwiedern. Folgerichtiger, wie dieſer Standpunkt iſt, als derjenige der übrigen Gegner, können wir ihn doch, wie erwähnt, unter den gegebenen Umſtänden nicht als dem Wohle Deutſchlands entſprechend erkennen.

Unſerem Dafürhalten nach, hat keine der beſprochenen Schriften die Behauptung widerlegt, daß eine handelspolitiſche Einheit Deutſchlands, namentlich zu dem Zwecke, um die deutſchen Seebelänge gegen die ungünſtigen Geſetze des Auslandes zu ſchützen, wünſchenswerth ſei. Keine von ihnen hat nachgewieſen, daß dieſes Ziel auf einem anderen Wege, als dem des vorgeſchlagenen Geſetzes, mit geringeren Opfern zu erreichen, oder daß es der Opfer nicht werth ſei. Nur, wenn jene Behauptung widerlegt, wenn dieſer Nachweis geführt ſein wird, kann das Geſetz als gerichtet betrachtet werden.

Berlin. 6. März 1848.

F. K.

Anlage

Verzeichniß des Waaren-Einganges in die

Benennung der Gegenstände.		Aus den Niederlanden		Aus Großbritannien	
		in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen.
A. Außereuropäische Erzeugnisse.					
Baumwolle	Ctr.	2340	—	5812	11,950
Farbeholz	"	1398	1029	7267	11,770
Indigo	"	—	—	268	467
Salpeter	"	—	—	808	7895
Tischlerhölzer, außereurop.	"	76	—	15	4500
**Häute, Felle u. rohe Haare	"	202	—	78	1373
**Branntwein aller Art, Arrak, Rum, Franzbranntw.	"	3643	884	785	4974
Gewürze	"	538	37	3665	11,899
Caffee	"	36,822	7287	1124	3048
Cacao	"	435	—		4
Reis	"	6726	812	15,288	42,460
Sirup	"	—	—	191	6,409
Taback, roher	"	949	27	40	112
Thee	"	176	—	178	1406
Zucker, roher, für Siedereien	"	67,832	10,712	61,636	83,328
Kokosnuß-, Palm-, Wallrath-Oel	"	7153	1822	6748	41,442
Thran	"	12,091	—	3014	8750
Zinn in Blöcken ꝛc	"	1478	267	120	623
	Ctr.	141,859	22,877	107,037	242,410
B. Europäische Erzeugnisse.					
Mennige, Schmalte, Soda ꝛc.	Ctr.	5	566	37,330	91,724
Eisen und Stahl	"	31,062	1220	171,464	414,971
Wein	"	179	26	669	875
Heringe (1 Tonne zu 3 Ctr. gerechnet)	"	4629	4713	240,582	26,103
Salz		—	—	13,943	686,124
Steinkohlen		—	—	878,718	3,043,636
Alle übrigen Erzeugnisse zusammen	"	23,034	5532	40,709	83,553
Total Europäische	Ctr.	58,909	12,057	1,383,415	4,346,986
Total Außereuropäische	"	141,859	22,877	107,037	242,410
Total	Ctr.	200,768	34,934	1,490,452	4,589,396

Total des Waareneinganges aus den Niederlanden, Großbritan
in preußischen Schiffen 4,711,607 Ctr, davon an

*) Das Verzeichniß beschränkt sich auf diejenigen Waaren, deren Ein
dern Waaren aus den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich in 1845
als Ballast dienenden, Steine. **) theilweise europäischen

Nr. 1.

preußiſchen Oſtſeehäfen im Jahre 1845. *)

Aus Frankreich		Aus den Niederlanden, Großbrit. u. Frankreich zuſammen			Geſammteingang	Der Eingang aus den genannten drei Ländern beträgt folgende Procente des Geſammteinganges.
in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen	in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen.	in fremden und preuß. Schiffen.	in fremden und preuß. Schiffen.	
—	—	8152	11,950	20,102	23,766	85
1279	410	9944	13,209	23,153	170,930	14
—	—	268	467	735	747	98
—	—	808	7895	8703	9242	94
—	147	91	4647	4738	8220	58
—	—	280	1373	1653	7913	21
87	441	4515	6299	10,814	14,620	74
26	68	4229	12,004	16,233	23,714	68
201	367	38,147	10,702	48,849	88,538	55
—	—	435	4	439	754	58
949	—	22,963	43,272	66,235	103,710	64
—	—	191	6409	6600	7001	94
—	—	989	139	1128	10,629	11
—	—	354	1406	1760	2272	77
4134	180	133,602	94 220	227,822	448,809	51
—	—	13,901	43,264	57,165	61,503	93
—	—	15,105	8750	23,855	205,573	12
—	—	1598	890	2488	2647	94
6676	1613	255,572	266,900	522,472		
		49 Proc.	51 Proc.	100 Proc.		
—	12	37,335	92,302			
—	547	202,526	416,738			
21,955	80,565	22,803	81,466			
—	—	245,211	30,816			
—	—	13,943	686,124			
—	—	878,718	3,013,636			
11,687	4540	75,430	93,625			
33,642	85,664	1,475,966	4,444,707			
6676	1613	255,572	266,900			
40,318	87,277	1,731,538	4,711,607			

nien und Frankreich
außereuropäiſchen Erzeugniſſen 266,900 Ctr., oder 5¾ Procent.
gang nach Ctr. angeſchrieben iſt und auf Heringe. Der Eingang von anwar ganz unbedeutend, mit Ausnahme der nach Schiffslaſten angeſchriebenen, Urſprungs.

Anlage Nr. 2.

Veröffentlichung Nr. 3.

(Abgedruckt aus den Börsen-Nachrichten der Oſtſee. 1847. Nr. 62.)

(Majoritäts-Gutachten der ſechſten Abtheilung der drei Stände-Curie des preußiſchen erſten Vereinigten Landtages über die Frage:

„ſoll ein Geſetz beantragt werden, wodurch außereuropäiſchen Erzeugniſſen, welche in Zollvereins- oder ihnen gleichgeſtellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen ſeiner Vorländer an Flüſſen zwiſchen der Schelde und der Elbe, beide eingeſchloſſen, mit der Beſtimmung nach dem Zollverein geſandt werden, eine Begünſtigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird?")

Die Majorität ſtellt für ihr ablehnendes Votum folgende Gründe auf:

Es beſtehen mit faſt allen europäiſchen Staaten Handels- und Schifffahrts-Verträge, wonach deren Schiffe mit den nationalen gleichgeſtellt ſind. Hieraus folgt: daß von einer Beeinträchtigung ihrerſeits nicht die Rede ſein kann, wohl aber ſind ſie berechtigt, an der vorgeſchlagenen Zollvergünſtigung Theil zu nehmen.

Eine Zollvereins-Rhederei giebt es nicht. Die aus 913 Segeln beſtehende Kauffahrtei-Flotte iſt eine Preußiſche und gehört mit geringer Ausnahme den Oſtſee-Provinzen. Die vorgeſchlagene Maaßregel kann nur gegen die beiden mächtigſten Seeſtaaten, gegen England und Frankreich gerichtet ſein. Sie erſcheinen um ſo weniger zeitgemäß, als England angefangen hat, ſeine ſtrengen Handels- und Schifffahrtsgeſetze zu Gunſten anderer Nationen zu mildern, ein entſchiedenes Streben kundgiebt, dem Syſtem allgemeiner Handelsfreiheit zu huldigen und vielleicht ſchon in kurzer Zeit ſo weit gehen wird, ſeine Navigationsakte aufzuheben. Der geforderte Differenzial-Zoll kann nur dazu dienen, dies erwünſchte Ziel wieder in weite Ferne zu verſchieben.

Es beſteht in England ein Geſetz, wonach Schiffe ſolcher Länder, in welchen Engliſche Schiffe ungünſtiger behandelt werden als nationale, mit 20 % Zuſchlag zu den Schifffahrts-Abgaben und 20 %

zu den Waaren-Zöllen belaſtet werden können. Es bedarf im vorausgeſetzten Falle nur eines Geheimraths-Befehles, um es auf Preußiſche Schiffe in Anwendung zu bringen. Daß dieſer erfolgen werde, iſt um ſo weniger zu bezweifeln, als jene Zollvergünſtigung beſonders gegen den Engliſchen Tranſito-Handel gerichtet iſt.

Wenn nun auch der Zollverein ſeinerſeits zu neuen Repreſſalien ſchreiten kann, ſo werden ſolche feindſeligen Manifeſtationen immer zum großen Schaden der Oſtſee-Provinzen gereichen und die Preußiſche Rhederei doppelt beläſtigen, einmal durch die Erhöhung der Schifffahrts-Abgaben, zum andern, weil ſie um ſo viel billiger fahren müßte, als nöthig iſt, um den Zuſchlag auf die Waare wieder auszugleichen.

Die Preußiſchen Oſtſee-Provinzen haben für ihre Rohprodukte vorzugsweiſe nur Abzug nach England. Es hängt alſo auch ihr Gedeihen davon ab, daß der Verkehr mit dieſem unterhalten und befördert werde. Da nun andere Tauſchmittel von Belang, als Holz und Getreide, nicht vorhanden ſind, ſo kann ihnen vorzugsweiſe auch nur der indirekte Handel mit transatlantiſchen Waaren über England zuſagen, bei welchem ſie ſich oft beſſer ſtehen, als bei dem direkten. England betrachtet in den mehrſten Fällen die aufgeſtapelten Waaren als Zahlung für verſandte Fabrikate und verwendet ſie wieder als Mittel, dafür Oſtſeeprodukte einzutauſchen. Auf Gewinn kommt es ihm dabei weniger an.

Nicht die in der Petition aufgeführten Mauthgeſetze allein halten den direkten Importationshandel ſo ſehr darnieder. Es trägt mehr noch der Mangel an Unternehmungsgeiſt dazu bei. Dem direkten Verkehr ſteht kein poſitives Hinderniß entgegen, es iſt um ſo weniger zu erwarten, daß eine Zollvergünſtigung von 20 % darauf Einfluß haben kann, als gerade die Grundſtoffe der inländiſchen Fabrikate, z. B. Baumwolle, keinem Zolle unterworfen ſind.

Da Englands Rhederei der unſrigen bei transatlantiſchen Beziehungen wenig Abbruch thut, mit ſolchen Nationen aber, deren Konkurrenz uns dabei läſtig wird, Handels- und Schifffahrts Verträge beſtehen, ſo kann der Preußiſchen Rhederei mit der vorgeſchlagenen Maaßregel in keiner Weiſe geholfen werden, um ſo weniger,

als das Volumen der zu erwartenden Exporte in keinem Verhältniſſe mit den Importen ſteht, eine regelmäßige Hin- und Herfahrt alſo auch nicht dadurch veranlaßt wird. Man kauft und verkauft übrigens nicht deshalb Waaren, weil Schiffe hin und her fahren, ſondern die Schiffe fahren hin und her, weil man Waaren gegen einander austauſcht.

Es wird zwar zugegeben, daß die Nordſeehäfen ihren transatlantiſchen Verkehr bedeutend erweitert haben, allein das iſt hauptſächlich ihrer freieren Bewegung zuzuſchreiben. Die Oſtſeehäfen würden wegen ihrer abgeſchloſſenen Lage, der weitern Entfernung vom Herzen des Zollvereins und der daraus folgenden höhern Frachtſätze, auch des Sundzolls wegen, dennoch nicht mit ihnen concurriren können, wenn es ſich um eine Verſorgung des Zollvereins-Gebietes handelt.

Wollte man die vorgeſchlagene Maaßregel als eine ſolche angeſehen wiſſen, die Nordſeehäfen zum Anſchluſſe an den Zollverein zu zwingen, ſo ſcheint ein ſolches Mittel, welches man ſelbſt oft als ein verwerfliches bezeichnet hat, einmal einer großen Nation nicht würdig, zum andern aber dürfte ſie gegentheils dazu beitragen, jene Häfen vom Anſchluſſe abzuhalten, um ſo mehr, als das neue Verhältniß ihren freien Verkehr mit Rußland, Schweden und Dänemark beſchränken und eine mißliebige Stimmung in Frankreich, Belgien und England gegen ſie erwecken könnte.

Daß der empfohlene Differentialzoll dazu dienen werde, vortheilhafte Verträge mit andern Nationen abzuſchließen, kann unbedingt nicht erkannt werden. — Es müßten zuvor alle beſtehenden Verträge gekündigt werden; zum Abſchluſſe neuer Conventionen, worin der Grundſatz wahrer Reciprocität aufrecht erhalten wird, bedarf es eines vorangegangenen Differentialzolles aber nicht — es genügt, für Begünſtigungen Gegenbegünſtigungen zu gewähren und für jede einzelne Beſchränkung eine Repreſſalie anzuordnen.

Daß die Preußiſche Rhederei nicht Schritt hält mit den übrigen Induſtriezweigen des Zollvereins, kann von der Majorität nicht zugegeben werden. Die Preußiſche Flagge weht in allen Weltgegenden und wird ſich noch mehr entfalten, je nach den natürlichen

Bedürfnissen der Völker und ihrer ungekünstelten Beziehungen unter einander.

Die am Schlusse des Jahres 1846 aus 913 Seeschiffen bestehende Rhederei ist der Zahl der Ostseehäfen völlig angemessen, sie ist in ihrer Entwickelung ohne Schutzzölle fortgeschritten, erhält sich auf dem Niveau der Zeitverhältnisse und wird nicht erliegen, wenn einmal ungünstige Conjuncturen nachtheilig einwirken sollten.

Nur in einem Wunsche stimmt die Majorität mit dem Herrn Antragsteller überein: das ist die Beseitigung der von ihm angeregten unnatürlichen Hindernisse, als deren größtes der Sundzoll zu betrachten ist.

Ein besonderes Gewicht glaubt die Majorität darauf legen zu müssen, daß fast sämmtliche Städte der Ostseeprovinzen, theils durch das Organ ihrer Abgeordneten, theils durch eingesandte Denkschriften, gegen die vorgeschlagene Zolldifferenz sich ausgesprochen haben.

Anlage Nr. 3.

Veröffentlichung Nr. 4.

(Abgedruckt aus den Börsen-Nachrichten der Ostsee. 1847. No. 52.)

Berlin. Folgendes Aktenstück ist in die Hände des Finanzministers gelegt worden:

Da die sechste Abtheilung die ihr zugetheilten Petitions-Anträge:

auf Begünstigung der Vereinsschifffahrt durch Beförderung des directen Verkehrs im Wege des Differentialzollsystems

wegen Kürze der Zeit nicht so weit vorbereitet hat, daß sie der hohen Ständeversammlung zur weiteren Berathung hätte vorgelegt werden können, so fühlen, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes, die unterzeichneten Abgeordneten sich gedrungen, deshalb ihr inniges Bedauern auszusprechen.

Sie können in keiner Weise damit übereinstimmen, daß die in den Petitionen vorangestellten Endzwecke erreicht werden. Da den directen Beziehungen aus außereuropäischen Productions-Ländern positive Hindernisse nicht entgegenstehen, so wird die vorgeschlagene Maaßregel weniger ein Beförderungsmittel als eine entschiedene Beschränkung des indirecten Verkehrs sein, welcher unter gewissen Verhältnissen vortheilhafter betrieben werden kann, als der directe.

Um einer Beeinträchtigung zu begegnen, welche der vaterländischen Rhederei durch die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen zugefügt werden, sind die Differentialzölle im Allgemeinen nicht nöthig. Es genügt bei Schließung von Handels- und Schifffahrts-Verträgen,

„für Begünstigungen Gegenbegünstigungen und für jede einzelne „Beschränkung eine entsprechende Repressalie anzuordnen."

Die Unterzeichneten können nicht zugeben, daß die Preußische Rhederei nicht Schritt halte mit den übrigen Industriezweigen des Zollvereins. Die Preußische Flagge weht in allen Weltgegenden und wird sich noch mehr entfalten, je nach den natürlichen Bedürfnissen der Völker und ihrer ungekünstelten Beziehungen unter einander, — sie ist in ihrer Entwickelung ohne Schutzzölle fortgeschritten, erhält sich auf dem Niveau der Zeitverhältnisse und wird nur dann einen bedeutenden Aufschwung nehmen können, wenn der Bau ihrer Schiffe nicht durch hohe Eisenzölle erschwert und ihre Fahrten durch den Sundzoll nicht mehr belästigt werden.

Im Interesse der durch sie vertretenen Städte erklären die Unterzeichneten sich entschieden gegen Einführung eines Differentialzollsystems und sprechen hiermit die Ueberzeugung aus:

daß nur ungekünstelte Entwickelung und freie Bewegung im Innern und nach Außen zum Aufblühen des Handels und der Schifffahrt beitragen werden.

Berlin, den 25. Juni 1847.

(gez.) Petschow,
Landtags-Abgeordneter aus Ueckermünde.

(gez.) Fr. W. Jahnke,
Abgeordneter aus Swinemünde.

(gez.) J. F. Grunau,
Landtags-Abgeordneter für Stolp.

(gez.) C. Arndt,
Abgeordneter für Anklam.

(gez.) B. Michaelis,
Abgeordneter im Randower Kreise.

(gez.) C. G. Fabricius,
für Stralsund.

(gez.) Dr. Ziemssen,
für Greifswald.

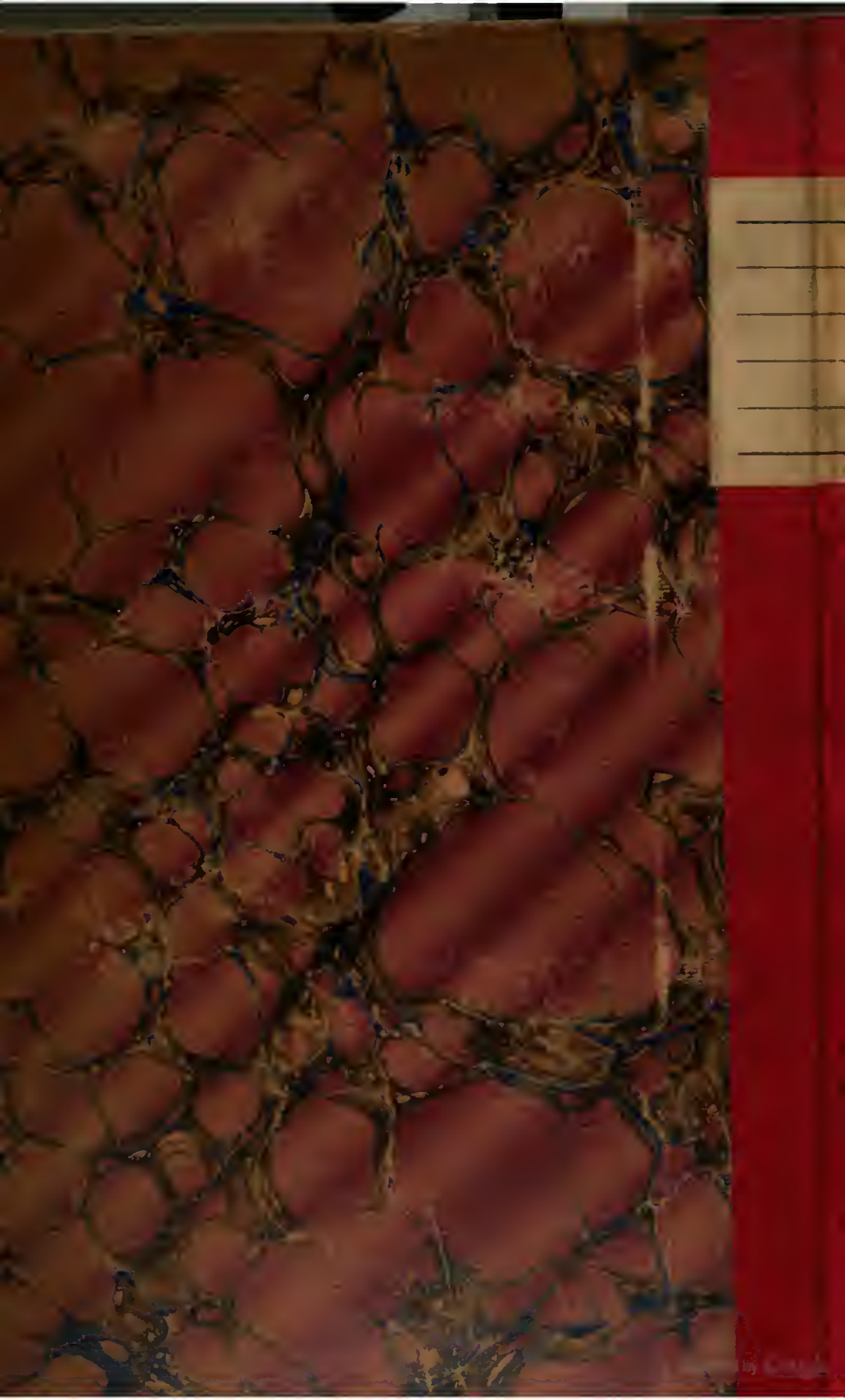
(gez.) Denzin,
für Rügenwalde.

(gez.) M. Jebens,
von Danzig.

(gez.) F. W. Frantzius,
für Danzig.

(gez.) Frentzel Beymer,
aus Memel.

(gez.) Stägemann,
Heinrich,
für Königsberg i. Pr.

(gez.) J. Grunau,
aus Elbing.

Gedruckt bei J. F. Starcke.